



SOMMAIRE STATISTIQUE DES ÉVÉNEMENTS MARITIMES 2015

avril 2016

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
www.bst.gc.ca

Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2016

Sommaire statistique des événements maritimes 2015
(Bureau de la sécurité des transports du Canada)

Catalogue n° TU1-1F-PDF
ISSN 1701-6525

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), à l'adresse <http://www.tsb.gc.ca>.

This summary is also available in English.

Table des matières

Accidents.....	2
Aperçu du nombre d'accidents et de victimes	2
Accidents de navigation.....	3
Incidents.....	9
Aperçu des incidents	9
Définitions	11
Événement maritime	11
Accident maritime	11
Incident maritime.....	11
Blessure grave	12
Navires visés	12
Catégories de navire.....	12
Divers.....	13
Limites géographiques de chaque région	13

Sommaire statistique

des événements maritimes 2015

Le présent document est une compilation sommaire de certaines données de 2015 sur la sûreté maritime. Il 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 normalement pas inclus sauf lorsqu'il s'agit d'un événement mettant aussi en cause un navire de commerce.

Le BST recueille et utilise ces données dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes en matière de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport canadien.

Les données de 2015 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapport énoncées dans le Règlement sur le BST qui était en vigueur en 2015.

Les statistiques présentées ici sont telles qu'elles étaient dans notre base de données le 12 avril 2016. Ces statistiques étant contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour, elles pourraient évoluer quelque peu avec le temps.

Comme de nombreux événements ne font pas l'objet d'enquêtes officielles, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés. Par conséquent, veuillez utiliser ces statistiques avec circonspection.

Les tableaux de données ci-dessous associés à ce sommaire annuel se trouvent au <http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/marine/2015/sser-ssro-2015.asp>

- Événements maritimes (types, navires et pertes) 2006-2015
- Renseignements sur les événements, les pertes et les navires par région 2006–2015
- Navires canadiens liés à des accidents de navire par catégorie de navire et type d'accident 2006–2015
- Navires étrangers liés à des accidents de navires par catégorie de navires et type d'accident 2006–2015
- Navires perdus par catégorie et âge du navire 2006–2015
- Nombre d'accidents, de décès et de blessés graves liés à des accidents 2006–2015
- Navires, décès et blessés graves par type de navire 2006–2015

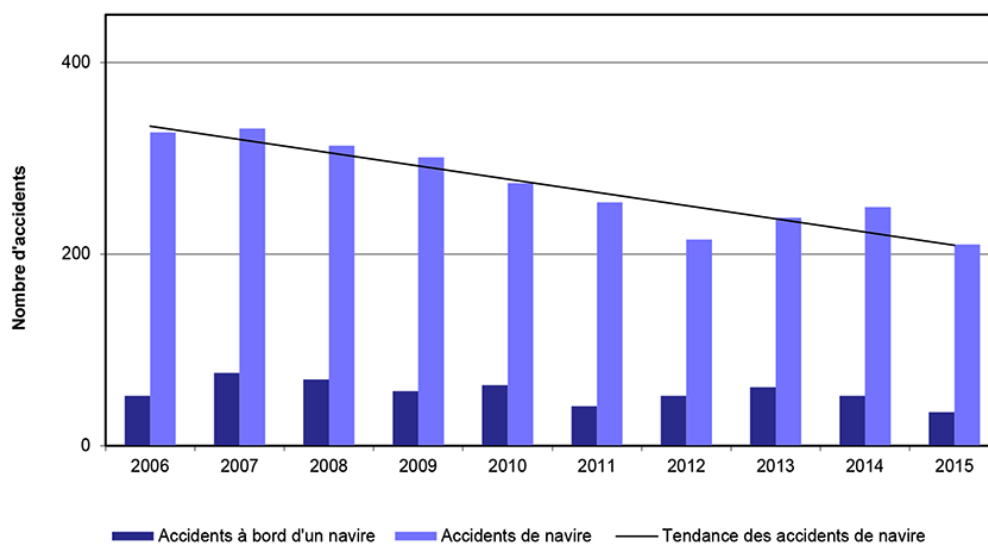
Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de victimes

En 2015, 245 accidents maritimes ont été signalés au BST (voir Définitions ci-dessous), en baisse par rapport à 301 en 2014 et à la moyenne de 300 accidents pour la période de 2010 à 2014. Au cours des 10 dernières années, 83 % des accidents maritimes étaient des accidents de navigation; les autres étaient des accidents à bord d'un navire.

Il s'est produit 210 accidents liés à la navigation en 2015, soit une baisse de 16 % comparativement au nombre total en 2014 (249) et de 15 % par rapport à la moyenne de la période 2010–2014 (246) (figure 1).

Figure 1. Accidents à bord de navires et accidents de navigation, 2006–2015

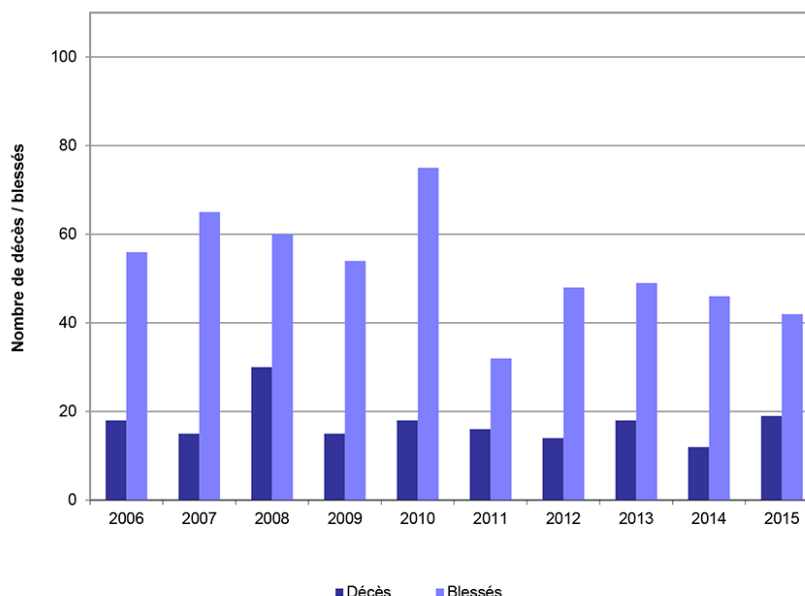


En 2015, il y a eu 35 accidents à bord de navires, en baisse par rapport à 2014 (52) et par rapport à la moyenne de la période 2010–2014 (54). La plupart des accidents à bord de navires sont survenus sur des bateaux de pêche (60 %) et sur des traversiers ou des navires à passagers (23 %).

En 2015, on a enregistré 19 accidents mortels dans le secteur maritime (figure 2), en augmentation comparativement à 12 en 2014 et à la moyenne de 16 de 2010 à 2014. Sur les 13 pertes de vie liées à un accident maritime en 2015, 6 ont eu lieu au cours d'un accident de navire d'observation des baleines (catégorie des traversiers ou navires à passagers), et 6 au cours d'accidents de bateaux de pêche. De plus, des accidents à bord de bateaux de pêche ont causé 5 des 6 pertes de vie à bord de navires. Au total, 11 décès à bord de bateaux de pêche ont été recensés en 2015, soit un nombre égal à la moyenne de 2010 à 2014 (11).

Le nombre de blessés graves (42) en 2015 a diminué par rapport à 2014 (46) et à la moyenne annuelle de 2010 à 2014 (50). En tout, 30 des 42 blessés graves ont été victimes d'accidents à bord de navires.

Figure 2. Décès et blessés graves, 2006–2015



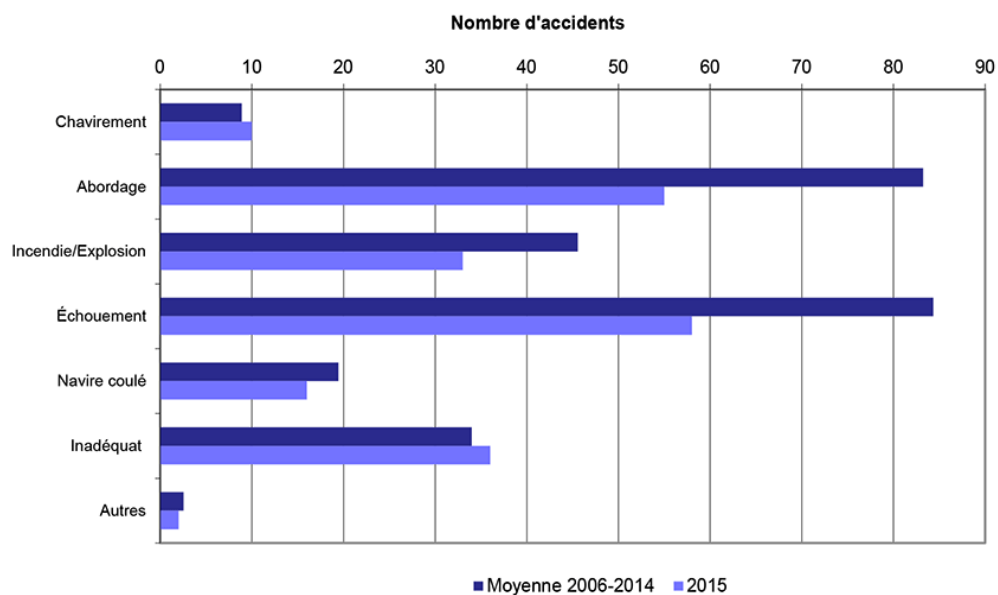
Accidents de navigation

Répartition par types d'accidents

Comme le montre la figure 3, les échouements (28 %), les abordages (26 %), les avaries compromettant la navigabilité ou rendant le navire inutilisable aux fins prévues (17 %), les incendies et explosions (16 %) représentent les types d'accidents de navigation les plus fréquents en 2015.

Le nombre d'abordages a diminué de 31 % par rapport à la moyenne quinquennale (de 79 à 55) et le nombre d'échouements a diminué de 21 % (de 73 à 58). Les événements classés comme étant des avaries compromettant la navigabilité ou rendant le navire inutilisable aux fins prévues ont augmenté de 18 % (de 30 à 36). Cette augmentation peut être attribuable à la saison des glaces qui avait été plus courte au cours des 5 années précédentes. Le nombre d'incendies et d'explosions a diminué de 16 % par rapport à la moyenne quinquennale (de 39 à 33).

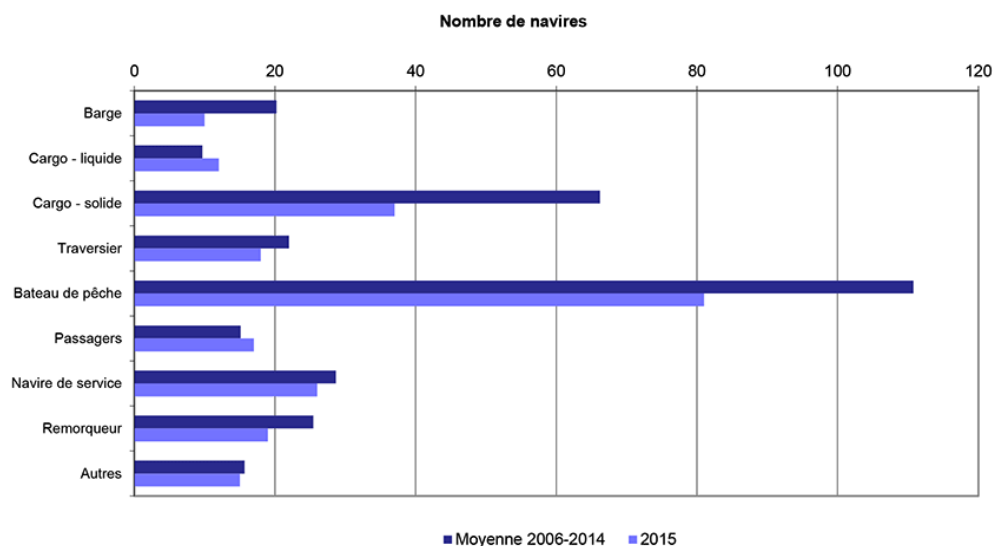
Figure 3. Accidents de navigation par type d'accident



Répartition par types de navire

En 2015, 81 (34 % du total) des navires en cause dans des accidents de navigation étaient des bateaux de pêche (figure 4), nombre inférieur à 92 (33 %) en 2014 ainsi qu'à la moyenne de 94 (34 %) pour la période de 2010 à 2014. Après les bateaux de pêche, ce sont les navires qui transportent des cargaisons solides (37, ou 16 %) et les navires de service (26, ou 11 %) qui étaient le plus souvent en cause dans les accidents de navigation en 2015.

Figure 4. Accidents de navigation par type de navire

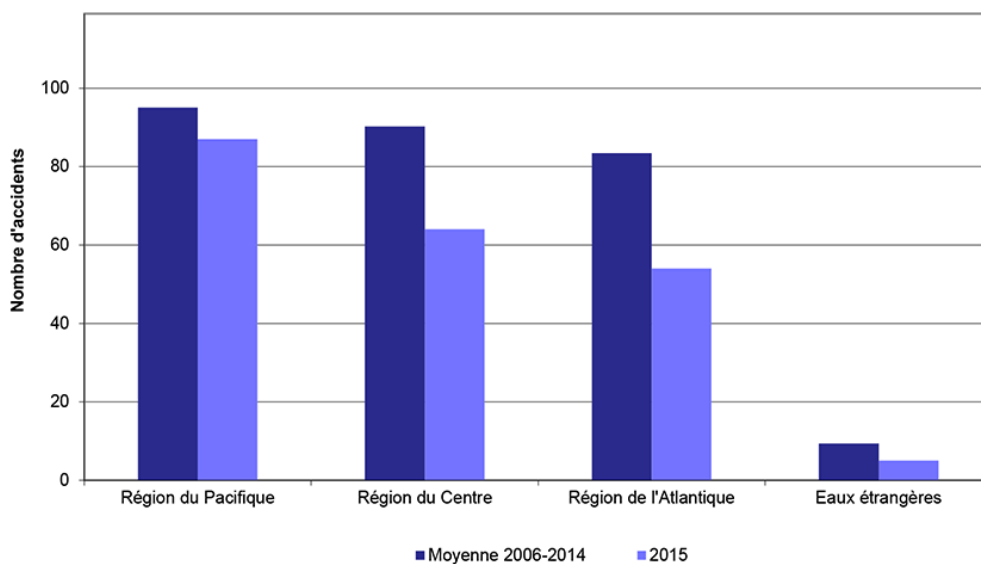


Répartition par région géographique

En 2015, 41 % des accidents de navigation sont survenus dans la région du Pacifique, 30 % dans la région du Centre et 26 % dans la région de l'Atlantique. La tranche restante de 2 % vise des accidents de navigation survenus dans les eaux étrangères (figure 5). Dans la région du Pacifique, le nombre d'accidents de navigation est égal à la moyenne de 87 pour la période de 2010 à 2014. Dans la région du Centre, le nombre d'accidents de navigation a reculé de 20 % (de 80 à 64) et, dans la région de l'Atlantique ce type d'accident a diminué de 22 % (de 70 à 54).

Les bateaux de pêche étaient en cause dans 74 % de tous les accidents de navigation dans la région de l'Atlantique, une baisse de 17 % comparativement à la moyenne annuelle de 2010 à 2014 (de 51 à 42), de 33 % dans la région du Pacifique et de 6 % par rapport à la moyenne annuelle de 2010-2014 (de 35 à 33).

Figure 5. Accidents de navigation par région

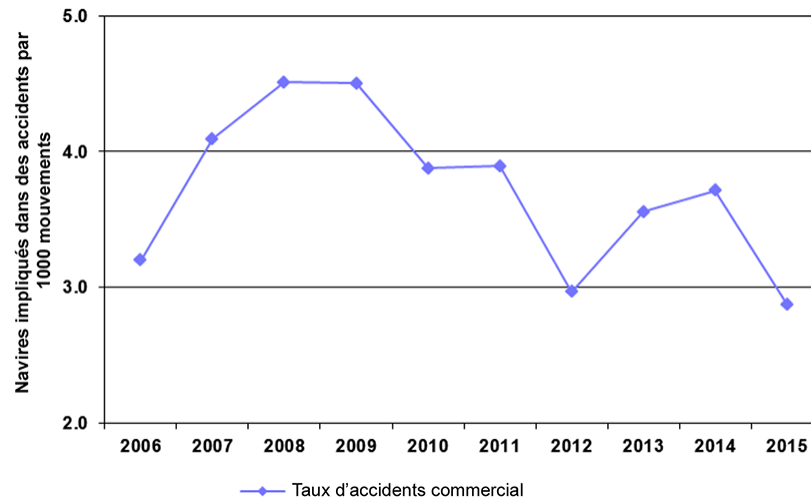


Pavillon du navire

En 2015, 86 % des 235 navires en cause dans des accidents de navigation signalés au BST étaient des navires canadiens. Au total, 41 % de ceux-là étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche, 39 % étaient des bateaux de pêche et les 20 % restants étaient des navires non commerciaux, des embarcations de plaisance ou des navires de service.

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 tonnes de jauge brute (tjb), à l'exclusion des navires à passagers et des navires de croisière, a été estimée à 28 550 mouvements commerciaux en 2015. C'est là une hausse de 2 % par rapport à la moyenne de 2010 à 2014 (28 122). Le taux d'accidents s'est donc établi à 2,9 accidents de navire de commerce par 1000 mouvements, en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 3,6 (figure 6).

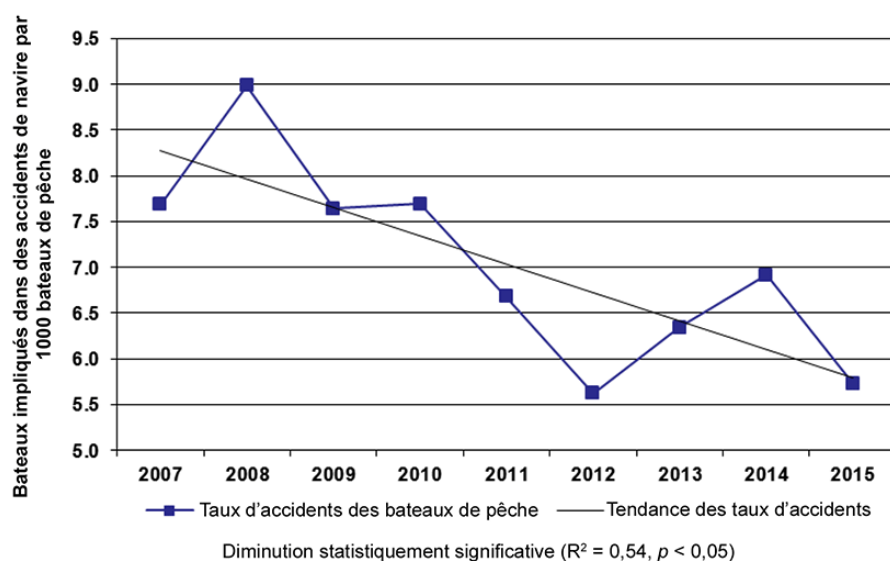
Figure 6. Navires de commerce canadiens, autres que des bateaux de pêche, en cause dans des accidents de navigation, 2006–2015



En 2015, il y avait environ 13 953 bateaux de pêche actifs au Canada¹. Le taux d'accidents de navigation pour les bateaux de pêche canadiens a diminué, passant de 6,9 bateaux de pêche en cause dans des accidents de navigation par 1000 bateaux de pêche actifs en 2014, à 5,7 en 2015, et a diminué par rapport à la moyenne quinquennale de 6,7. Par ailleurs, on a constaté une tendance à la baisse statistiquement significative du taux d'accidents de navigation mettant en cause des bateaux de pêche canadiens au cours des 10 dernières années ($p < 0,05$) (figure 7).

¹ Bateaux de pêche commerciale qui effectuent des débarquements de prises (Source : MPO)

Figure 7. Bateaux de pêche canadiens en cause dans des accidents de navigation, 2006–2015



En 2015, les échouements (41 %) et les incendies et explosions (18 %) étaient les types d'accidents de navigation les plus fréquents des bateaux de pêche canadiens. Dans le cas des navires de commerce canadiens autres que les bateaux de pêche, les abordages (41 %) et les échouements (17 %) étaient les principaux types d'accidents.

En 2015, les accidents de navigation dans les eaux canadiennes ont concerné 32 navires étrangers; 30 de ces navires étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche. D'après les renseignements fournis par Transports Canada, l'activité maritime des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche a totalisé 26 300 mouvements commerciaux en 2015, ce qui est comparable à la moyenne de 26 220 mouvements commerciaux pour la période de 2010 à 2014. Le taux d'accidents est donc de 1,1 accident par 1000 mouvements de navires de commerce, en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 1,6.

Navires perdus

En 2015, 23 navires ont été rapportés perdus, en hausse par rapport à 20 en 2014 et par rapport à la moyenne de 22 pour la période de 2010 à 2014. En tout, 15 des 23 navires perdus en 2015 étaient des bateaux de pêche, 8 des 23 navires perdus avaient une jauge brute de moins de 15 tjb, et 70 % avaient au moins 20 ans. Au cours des 10 dernières années, les bateaux de pêche dont la jauge brute était de moins de 60 tjb² ont représenté plus de 60 % des navires perdus au Canada.

² La majorité des navires classés sous la rubrique « jauge inconnue » étaient de fait des navires dont la jauge brute était de 15 tonnes de jauge brute ou moins.

Incidents

Aperçu des incidents

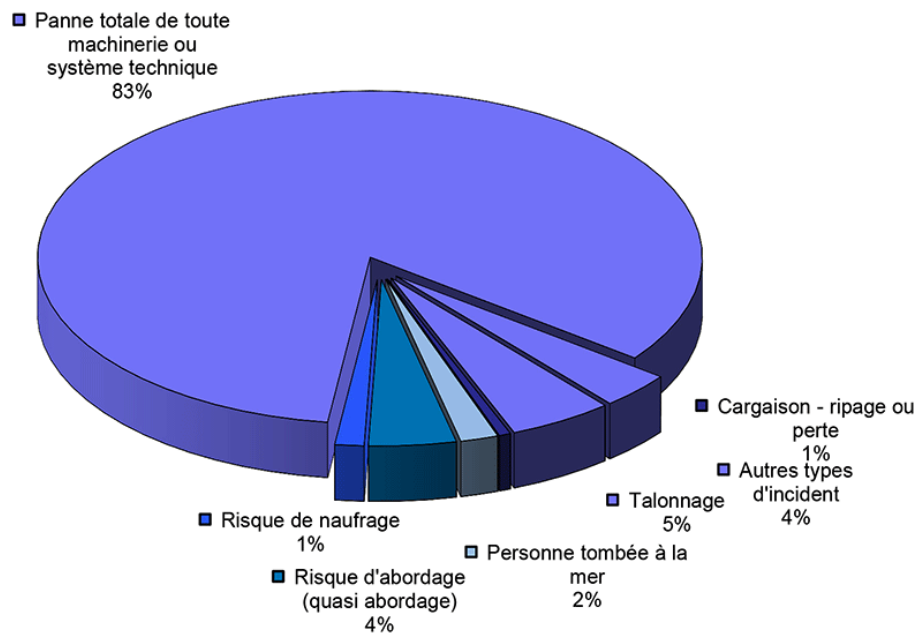
En 2015, 707 incidents maritimes (voir Définitions ci-dessous) ont été signalés au BST, en baisse par rapport aux 747 en 2014, mais en hausse par rapport à la moyenne de 438 pour la période de 2010 à 2014. Le 12 mars 2014, le BST a adopté un nouveau règlement modifiant ses exigences en matière de rapport à compter du 1^{er} juillet 2014. Le nouveau règlement précise les exigences de déclaration de panne totale de machinerie ou de système technique, ce qui a donné lieu à une augmentation dans cette catégorie en 2014. La hausse du nombre d'incidents en 2013 est attribuable à la clarification du seuil utilisé pour classer les incidents de moteur, de gouvernail et d'hélice qui font maintenant partie de la catégorie des événements liés à une panne totale de machine ou de système technique.

En 2015, 45 % des incidents maritimes ont eu lieu dans la région de l'Atlantique, 37 % dans la région du Pacifique et 16 % dans la région du Centre. La dernière tranche de 2 % des incidents signalés a eu lieu dans des eaux étrangères.

Les pannes totales de machinerie ou de systèmes techniques représentent la majorité des incidents à signaler (83 %) (figure 8). La région de l'Atlantique a eu la majorité des incidents de pannes de machines ou de systèmes techniques (50 %) tandis que la région du Pacifique a eu la majorité des incidents de talonnage (53 %).

En 2014, les bateaux de pêche (65 %) et les navires qui transportent des cargaisons solides (14 %) étaient les navires les plus souvent en cause dans les événements de panne totale de machinerie ou de système technique.

Figure 8. Incidents maritimes par type, 2015



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 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 décède du fait :

- soit de monter à bord du navire, d'être à bord du navire ou de passer par-dessus bord,
- soit 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 [comprend les heurts et les contacts],
- 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 mais sans s' échouer;
 - accroche une conduite ou un câble d'utilité publique, ou un pipeline sous-marin;
 - est en danger de collision;
 - fait l'objet d'une défaillance totale :

- soit de ses appareils d'aide à la navigation, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement,
- soit de sa machine principale ou de ses auxiliaires ,
- soit de sa propulsion mécanique, de l'appareil à gouverner ou des appareils de pont, lorsque la défaillance compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement.
- La cargaison du navire ou une partie de celle-ci se met à riper ou passe par-dessus bord.
- 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 l'exploitation en toute sécurité 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.
- Il se produit un rejet accidentel à bord du navire, ou depuis celui-ci, mettant en cause une quantité de marchandises dangereuses ou une émission de rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquées à la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*.

Blessure grave

- La fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez)
- Des déchirures qui causent de graves hémorragies ou des lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon
- Une blessure à un organe interne
- Des brûlures au deuxième ou au troisième degré ou brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps
- Une exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux
- 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

Bateau de pêche : comprend les bateaux participant à des activités de pêche commerciale.

Navire de commerce : comprend les cargos, les traversiers, les navires à passagers, les remorqueurs et les chalands.

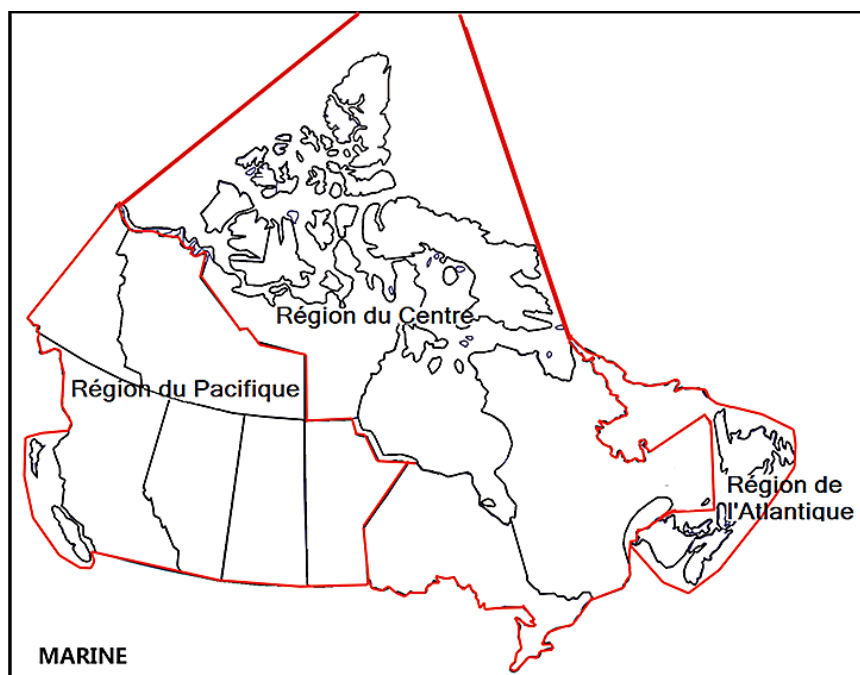
Autres : comprend les navires de recherche, les plates-formes de forage, les navires utilisés en vue de l'exploitation pétrolière et du soutien de leurs activités, les navires du gouvernement et les embarcations de plaisance.

Divers

Mouvement : trajet d'un navire entre des ports, où au moins un des ports est un port intérieur.

Tonneau de jauge brute (tjb) : 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. Le tonneau de jauge brute se calcule en unités de 100 pieds cubes.

Limites géographiques de chaque région



La région du Pacifique comprend la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, 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 des 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.