

# JOURNAL DE LA SOCIÉTÉ STATISTIQUE DE PARIS

DELÉARDE

RENARD

## **La statistique et les accidents des gens de mer**

*Journal de la société statistique de Paris*, tome 45 (1904), p. 270-274

[http://www.numdam.org/item?id=JSFS\\_1904\\_\\_45\\_\\_270\\_0](http://www.numdam.org/item?id=JSFS_1904__45__270_0)

© Société de statistique de Paris, 1904, tous droits réservés.

L'accès aux archives de la revue « Journal de la société statistique de Paris » (<http://publications-sfds.math.cnrs.fr/index.php/J-SFdS>) implique l'accord avec les conditions générales d'utilisation (<http://www.numdam.org/conditions>). Toute utilisation commerciale ou impression systématique est constitutive d'une infraction pénale. Toute copie ou impression de ce fichier doit contenir la présente mention de copyright.

NUMDAM

Article numérisé dans le cadre du programme  
Numérisation de documents anciens mathématiques  
<http://www.numdam.org/>

## II.

### LA STATISTIQUE ET LES ACCIDENTS DES GENS DE MER (1).

La question de l'assurance des gens de mer contre les accidents du travail doit être posée à nouveau très prochainement devant le Parlement.

De tous côtés, on réclame la majoration des allocations à attribuer aux marins à raison des accidents du travail.

Ne faut-il pas, dès lors, ne pas négliger la statistique ? Ne peut-elle donner quelques très utiles indications à ceux qui se demandent quelles seront les ressources nouvelles indispensables aux majorations réclamées, et qui doutent même qu'un bien important accroissement des pensions et secours soit possible dans l'état actuel des ressources dont on dispose ?

Or, qu'avons-nous au point de vue statistique ?

---

(1) Communication faite à la Société de statistique de Paris dans la séance du 20 janvier 1904.

Notre rapport annuel fait au Ministère de la marine sur les naufrages et autres accidents de mer et le fonctionnement de la Caisse de Prévoyance. (*Vide : Journal officiel* du 18 décembre 1903, p. 7557; du 11 novembre 1902, p. 7334; du 24 août 1901, p. 5467).

Il semble *a priori* qu'il n'y ait qu'à appliquer aux accidents que révèle notre statistique les majorations prévues, pour avoir approximativement l'indication de la répercussion probable des projets nouveaux, au point de vue financier.

Mais n'est-ce pas là une illusion contre laquelle il importe de se prémunir ? En Allemagne, où une législation relative aux accidents des gens de mer a été depuis quelques années mise en vigueur, les statistiques, très intéressantes, signalent en effet (ce qui ne doit point surprendre, puisque c'est une manifestation spéciale d'un phénomène souvent constaté ailleurs) une recrudescence de sinistres dès que la réparation s'améliore.

A ce premier point de vue, il était intéressant d'appeler l'attention sur la statistique allemande (*See Berufsgenossenschaft*) publiée annuellement à Hambourg (*Perfekt-Gutenberg Haus, a. d. Catharinenbrücke*).

Avant d'en examiner rapidement les bases et d'en reproduire quelques données essentielles, il est indispensable de rappeler, d'une part, quelle est la situation actuelle de l'assurance des gens de mer (inscrits) au point de vue des accidents du travail, et dans quel sens il est projeté d'y retoucher (1).

C'est en effet à ce point de vue très spécial que nous envisageons la statistique allemande des gens de mer.

Jusqu'en 1898, les mesures prises en vue de l'assurance des gens de mer se bornaient à leur garantir une pension dite demi-solde, servie par la Caisse des invalides de la marine, lorsqu'ils réunissaient 300 mois de navigation et 50 ans d'âge.

Si, avant de remplir cette double condition, ils se trouvaient blessés ou atteints d'infirmités résultant de leur dur métier et les mettant dans l'impossibilité de continuer la navigation, ils n'avaient droit à aucune pension et les faibles secours qui leur étaient accordés par la Caisse des invalides n'étaient pas une protection suffisante. S'ils venaient à mourir, ils ne laissaient de même aucun droit à leurs veuves, orphelins ou ascendants. Il n'y avait que dans le cas où les circonstances dans lesquelles ces blessures, ces infirmités ou la mort étaient survenues entraînaient la responsabilité civile de droit commun des armateurs qu'un recours pouvait être exercé contre ces derniers; mais comme il appartenait aux demandeurs d'apporter la preuve de cette responsabilité, les procès étaient douteux, et en tous cas longs et dispendieux lorsqu'ils aboutissaient au succès.

Dès 1891, le Comité consultatif des pêches maritimes fut chargé d'examiner le moyen de garantir les *pêcheurs* contre les pertes de leur matériel, puis bientôt après contre les risques de leur profession. En déposant ses premières conclusions en juin 1892 (2), le Comité avait sollicité du Ministre de la marine l'autorisation

---

(1) Disons, en passant, qu'il ne saurait être sérieusement question, d'après nous, de proposer, au point de vue législatif, de créer en France un système de réparation des accidents des gens de mer analogue au système allemand. Nous avons déjà, quant aux accidents du travail, trop de diversité dans notre législation : loi du 9 avril 1898 (industrie); article 1382 Code civil (commerce et agriculture); loi du 21 avril 1898 (inscrits maritimes), pour désirer une quatrième conception.

(2) Rapport du Comité des pêches du 2 juin 1892. (*Journal officiel* des 5 et 6 juillet 1892.)

d'étendre son étude à l'universalité des inscrits maritimes et, ainsi autorisé à étendre le champ de ses investigations, le Comité des pêches déposa en 1894 un projet de loi instituant une Caisse d'assurances mutuelles entre les marins français (1).

Ce projet ne prévoyait plus l'assurance du matériel, à laquelle le Comité avait renoncé, l'ayant reconnue impraticable; il se renfermait dans l'assurance de l'universalité des inscrits maritimes contre les risques de leur profession les atteignant dans leur santé ou dans leur vie.

Le projet de loi ainsi élaboré comportait une institution *unique, commune*, pour tout le territoire soumis à l'inscription maritime, et ses bases reposaient sur un certain nombre d'idées simples :

Assurance obligatoire ;

Tutelle et garantie de l'État ;

Administration par le personnel d'administrateurs et de trésoriers des quartiers maritimes, sous la surveillance d'un *Conseil supérieur spécial* assisté par des comités locaux élus dans chaque quartier par les armateurs et les inscrits, ces derniers devant avoir une grande influence ;

Alimentation de la Caisse par une cotisation des marins et des armateurs, avec participation éventuelle de l'État pour parfaire, si besoin en est, la somme nécessaire pour payer les charges ;

Les cotisations établies par des tarifs basés sur le plus ou moins de risques encourus dans chaque genre de navigation ;

Pensions d'infirmités fixées à un taux unique.

Ce projet, soumis par décision ministérielle du 30 novembre 1894 à la Commission supérieure de l'établissement des invalides de la marine, subit quelques modifications essentielles fixées dans un rapport en date du 6 février 1896 :

Les cotisations, égales pour les armateurs et les inscrits, fixées à une part proportionnelle à la retenue prélevée par la Caisse des invalides, étaient établies sur les salaires, c'est-à-dire en raison du grade, sans tenir compte des diverses catégories d'inscrits et, par conséquent, des risques courus ;

Différenciation entre les pensions à servir ;

Suppression du *Conseil supérieur spécial* et des comités locaux, et gestion de la Caisse par le Ministre de la marine, avec le concours des fonctionnaires et agents ayant l'administration de la Caisse des invalides de la marine, la Commission supérieure de cette Caisse ayant pouvoir de surveiller et de contrôler la Caisse d'assurance et d'émettre tous avis sur son organisation, sa réglementation, ainsi que sur l'emploi et le placement des fonds.

Ces modifications atténuèrent le caractère de mutualité de la loi, pour en accentuer celui d'institution d'État.

Entre temps fut créé le *Conseil supérieur de la marine marchande*, et sa Commission des *gens de mer* fut saisie par le Ministre de l'examen d'un projet de loi portant institution d'une *Caisse nationale d'assurances mutuelles entre les marins français contre les risques et accidents de leur profession*.

Cette Commission adopta, le 16 juin 1897, le projet élaboré par la Commission supérieure de l'Établissement des invalides de la marine, en n'y apportant que deux légères modifications.

---

(1) Rapport inséré au *Journal officiel* du 23 juillet 1894.

Par l'une, elle ne maintenait plus à cette Commission supérieure que le contrôle financier de l'institution nouvelle; par l'autre, elle lui retirait les pouvoirs d'être consultée sur l'emploi et le placement des fonds, comme de donner son avis sur les questions et projets relatifs à l'organisation et à la réglementation de la Caisse d'assurance, pour les confier à un conseil d'administration composé en nombre égal : 1° des membres titulaires de la Commission supérieure des invalides; 2° d'inscrits et d'armateurs pris par moitié dans chacune de ces deux catégories et nommés par décret pour une durée de trois ans.

Le projet ainsi amendé fut approuvé et voté à l'unanimité par le Conseil supérieur de la marine marchande, dans sa réunion plénière du 10 décembre 1897, et devint, sans aucune retouche, la loi du 21 avril 1898.

Tel est l'état actuel de la législation.

Nous avons dit qu'il était question de la modifier dans un sens favorable aux marins; mais, cependant, les tendances qui se sont manifestées ne sont pas toutes uniformes : les uns veulent améliorer le sort du marin grâce au maintien, tout en l'amendant, du régime actuel inauguré par la loi du 21 avril 1898 (maintien de la Caisse de prévoyance); les autres voudraient abolir le régime d'assurance d'État de la loi du 21 avril pour y substituer le régime de la loi du 9 avril 1898, applicable aux ouvriers des industries terrestres.

Mais, quelle que soit la méthode employée, peut-on majorer les charges qu'entraînerait l'augmentation des allocations données aux blessés ?

C'est à ce point de vue qu'il importe de fixer un peu les données de la statistique :

Ce qui nous paraît tout d'abord frappant, en considérant les statistiques allemandes, c'est le fait d'un accroissement certain des accidents auquel il faut s'attendre.

Le tableau ci-dessous, reproduit de la statistique allemande, en fait foi :

**Accidents ayant donné lieu à indemnités pendant les années 1888 à 1902 inclusivement.**

ANNÉES.	NAVIRES DE COMMERCE.			INDUSTRIES ASSIMILÉES.			GRANDE PÊCHE A VAPEUR ET PÊCHE AUX HARENGS.			TOTAL.		
	SINISTRES DÉCLARÉS.	DONT		SINISTRES DÉCLARÉS.	DONT		SINISTRES DÉCLARÉS.	DONT		SINISTRES DÉCLARÉS.	DONT	
		Blessures.	Mort.		Blessures.	Mort.		Blessures.	Mort.		Blessures.	Mort.
1888. . . . .	848	650	198	6	4	2	»	»	»	854	654	200
1889. . . . .	1 349	902	447	3	1	2	»	»	»	1 352	903	449
1890. . . . .	1 501	1 110	391	8	2	6	»	»	»	1 509	1 112	397
1891. . . . .	1 873	1 441	432	2	2	»	»	»	»	1 875	1 443	432
1892. . . . .	1 866	1 393	468	6	5	1	»	»	»	1 872	1 403	469
1893. . . . .	2 062	1 571	491	5	5	»	»	»	»	2 067	1 576	491
1894. . . . .	1 996	1 588	408	12	8	4	»	»	»	2 008	1 596	412
1895. . . . .	2 140	1 570	570	8	6	2	37	23	14	2 185	1 599	586
1896. . . . .	2 190	1 796	394	13	10	3	84	75	9	2 287	1 881	406
1897. . . . .	2 261	1 927	337	7	7	»	105	100	5	2 376	2 034	342
1898. . . . .	2 265	1 838	427	10	8	2	144	111	33	2 419	1 937	462
1899. . . . .	2 473	2 077	396	11	11	»	110	85	25	2 594	2 173	421
1900. . . . .	2 824	2 219	605	10	10	»	137	72	65	2 971	2 301	670
1901. . . . .	2 875	2 431	382	11	10	1	143	76	67	2 967	2 517	450
1902. . . . .	2 902	2 513	359	8	7	1	133	89	44	3 043	2 639	404
	31 366	25 061	6 305	120	96	24	893	631	262	32 379	25 788	6 591

D'un autre côté, si l'on songe à indemniser les toutes petites infirmités permanentes (celles qui ne déprécient pas réellement l'homme), telles que pertes de phalanges, cicatrices vicieuses, et qui surchargent si gravement l'industrie terrestre, l'aggravation serait bien plus sensible.

Telle est la première donnée qui se dégage de l'examen de la statistique allemande. C'est la seule que nous voulions relever dès à présent, nous réservant d'y revenir quand les propositions tendant à la modification du régime actuel viendront devant le Parlement, et qu'ainsi se préciseront davantage les éventualités dont nous avons laissé pressentir la prochaine réalisation (1).

DELÉARDE ET RENARD.

---