

Hamida Begum Vs. Maran Ltd
Cour d'Appel d'Angleterre et du Pays de Galles
10/03/2021 (B3/2020/1263)

En bref

Devoir de vigilance. Conditions de démantèlement de navires.

Une compagnie maritime britannique qui vend délibérément un navire à mettre au rebut dans des conditions dangereuses au Bangladesh, peut être poursuivie au Royaume-Uni, en application de son devoir de vigilance, pour la mort d'un ouvrier sur le chantier.

Faits

M. Khalil Mollah est décédé des suites d'une chute le 30 mars 2018 alors qu'il travaillait au démantèlement d'un pétrolier de 300 000 tonnes, le EKTA, dans le chantier naval Zuma Enterprise à Chattogram, au Bangladesh.

EKTA, anciennement Maran Centaurus, était détenu et géré par des sociétés appartenant au groupe Angelicoussis Shipping Group, qui comprenait Maran (UK) Limited.

Lors d'une transaction en août 2017 d'une valeur de plus de 16 millions de dollars US, Maran Centaurus a été vendu à Hsejar dans le but de le faire démanteler.

Peu de temps après, le pétrolier a été échoué délibérément selon une pratique courante, sur une bande sableuse de Chattogram, au Bangladesh, afin d'être démantelé.

Procédure

Jugement de la Cour d'Appel¹ confirmant la décision de 1ere instance², concluant qu'il ne pouvait pas être affirmé que l'obligation de vigilance alléguée serait certainement rejetée, et que la demanderesse devrait donc être autorisée à poursuivre son procès³.

¹ [2020] EWHC 1846 (QB) 10/03/2021 <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2020/1846.pdf>

² [2020] EWHC 1846 (QB) 13/07/2020. Action en dommages-intérêts contre Maran Ltd au Royaume Uni pour négligence en vertu de la loi de réforme législative de 1934 et de la loi de 1976 sur les accidents mortels <https://www.bailii.org/ew/cases/EWHC/QB/2020/1846.pdf>

³[2021] EWCA Civ 326 <https://www.leighday.co.uk/latest-updates/news/2021-news/shipping-company-can-be-sued-for-shipbreaking-workers-death-court-of-appeal-rules/> (lien vers le jugement en bas de page)

Arguments

Hamida Begum, veuve du défunt a fait valoir que l'appelant, ayant le contrôle et la pleine autonomie de la vente, avait le choix de confier ou non le navire à un acheteur qui le transporterait dans un chantier qui serait sûr (Chine) ou au contraire dangereux (Bangladesh).

Qu'il savait que le navire finirait sur la plage de Chattogram et que le modus operandi à cet endroit n'impliquait guère de considération pour la vie humaine. L'accident était donc prévisible.

Maran Ltd, la société appelante, a fait valoir qu'elle ne contrôlait pas la destination finale du navire et qu'elle n'aurait rien pu ou aurait dû, faire, pour éviter les risques encourus par le défunt. Elle avance également que la prévisibilité du dommage seule ne suffit pas à fonder une obligation de vigilance.

Demandes

Hamida Begum affirme, au contraire, que cette affaire soulève des questions susceptibles d'être jugées concernant le manquement à une obligation de vigilance de la part de l'appelant.

Maran (UK) Ltd a demandé que l'affaire soit classée sommairement au motif qu'elle (la société appelante) était trop éloignée dans le temps et dans l'espace de la mort de M. Mollah pour lui devoir une obligation de vigilance. L'accident était dû aux conditions de travail à Chattogram sur lesquelles elle n'avait aucun contrôle.

Problème juridique

1. Peut-il y avoir un devoir de vigilance incombant à une société britannique, pour des faits établis dans un état tiers ? L'action en justice en découlant est-elle recevable au Royaume Uni ?
2. Le fait que le navire ait été vendu avant son démantèlement à un tiers (intermédiaire) peut-il faire échouer l'action en justice contre la société appelante ?

Solution

1. La demande d'une veuve dont le mari a été tué lors du démantèlement d'un navire dans un chantier de démolition au Bangladesh, contre une société maritime britannique, peut être recevable devant les juridictions britanniques, tant que le

devoir de vigilance allégué en l'espèce n'est pas fantaisiste, et ne peut donc pas être écarté. Ce point doit donc être argumenté au procès⁴.

2. L'existence d'un tiers intermédiaire à qui le navire avait été vendu par la société appelante pour son démantèlement n'annule pas son obligation de vigilance. La question primordiale est le choix du mode de démantèlement⁵.

Commentaire

Dans la première décision du genre rendue par une juridiction supérieure, la Cour d'Appel a statué qu'une compagnie maritime enregistrée à Londres vendant un navire en Asie du Sud pouvait être soumise à un « **devoir de vigilance** » légal envers les ouvriers travaillant à la démolition de navires. Devoir que ces ouvriers devraient pouvoir faire valoir au Royaume Uni⁶.

Les juges, dans leurs opinions concordantes, mettent en avant l'idée qu'il doit être admis que les donneurs d'ordre dans ce genre de transactions agissent **en connaissance de cause** – ils ne peuvent ignorer les conséquences dangereuses sur les ouvriers et sur l'environnement du démantèlement de navires au Bangladesh, en Inde ou au Pakistan⁷.

En mettant également en lumière les **pratiques notoirement laxistes en matière d'environnement** au Bangladesh, la décision pourrait ouvrir les portes à d'autres affaires et forcer les chantiers de démolition asiatiques à améliorer les conditions sur

⁴ Justice Coulson, 116, "I consider that the duty of care alleged in this case, although faced with formidable hurdles, cannot be dismissed as fanciful. (...) I consider that (...) it would also be wrong in principle to strike it out at this stage." (*Je considère que le devoir de diligence allégué dans cette affaire, bien que confronté à des obstacles redoutables, ne peut être rejeté comme fantaisiste. (...) Je considère (...) qu'il serait également erroné en principe de le rejeter à ce stade.*)

⁵ Justice Coulson, 45 "I certainly accept that (...) the involvement of Hsejar would not negate the duty. The issue turns on the involvement of the Zuma Yard" (*"J'accepte avec certitude que (...) l'implication de Hsejar n'annulerait pas le devoir (de vigilance). Le problème tourne autour de l'implication du Zuma Yard.*)

Justice Males, 127 "it is the Claimant's case, supported by evidence, that the interposition of such an intermediate cash buyer was essentially a device for shipowners to seek to distance themselves from an unsavoury sector of the shipping industry" (*"dans le cas du requérant, étayé par des éléments de preuve, l'interposition d'un tel acheteur intermédiaire au comptant était essentiellement un moyen pour les armateurs de chercher à se distancer d'un secteur peu recommandable de l'industrie maritime."*)

⁶ Justice Males 133 « it might be thought that it would be a poor system of justice which gave her no remedy against the Defendant. In my judgment, it is at any rate arguable that English law does give her such a remedy and, subject to the issue of limitation, she should have the opportunity to seek to make good her case at trial." (*on pourrait penser qu'un système de justice qui ne donnerait aucun recours à la victime est un système médiocre. À mon avis, il est en tout cas défendable que le droit anglais lui donne un tel recours et, sous réserve de la question de la prescription, elle devrait avoir la possibilité de chercher à faire valoir sa cause au procès.*)

⁷ Justice Coulson, 64: "the Appellant arguably played an active role by sending the vessel to Bangladesh, knowingly exposing workers (such as the deceased) to the significant dangers which working on this large vessel in Chattogram entailed. That might render the vessel and its demolition dangerous(...). The Zuma Yard's failure to provide any safety harnesses or any other proper equipment, and the tragic consequences of their not doing so, were entirely predictable" (*L'appellant a sans doute joué un rôle actif en envoyant le navire au Bangladesh, exposant sciemment les travailleurs (comme le défunt) aux dangers importants que comportait le travail sur ce grand navire à Chattogram. (...) L'incapacité du Zuma Yard à fournir des harnais de sécurité ou tout autre équipement approprié, et les conséquences tragiques de leur non-exécution, étaient tout à fait prévisibles.*)

Justice Males, 124 "The Defendant was responsible for sending the ship to Chattogram, knowing that this would expose workers such as the Claimant's husband to the risk of death or serious injury as a result of the negligence of the shipbreaker which employed him. It was not a case where there was merely a risk that the shipbreaker would fail to take reasonable care for the safety of its workers. On the contrary, this was a certainty, as the Defendant knew." (*Le défendeur était responsable de l'envoi du navire à Chattogram, sachant que cela exposerait des travailleurs tels que le mari de la requérante à un risque de mort ou de blessures graves en raison de la négligence du prestataire qui l'employait. Ce n'était pas un cas où il y avait simplement un risque que le démolisseur ne prenne pas les précautions raisonnables pour la sécurité de ses travailleurs. Au contraire, c'était une certitude, comme le savait le défendeur.*)

leurs chantiers, ou les donneurs d'ordre à choisir des chantiers respectueux des droits humains et des conditions environnementales⁸.

En effet, le juge Coulson, dans ses conclusions, reconnaît l'importance actuelle de ce type d'affaires et l'évolution des problèmes de droit liés au devoir de vigilance qu'elles soulèvent⁹.

Sources

- [Bangladesh shipbreakers win right to sue UK owners in landmark ruling](#), Business and Human Rights
- [Widow of shipbreaking worker free to pursue negligence claim](#), Leigh Day
- [Shipping company can be sued for shipbreaking worker's death Court of Appeal rules](#), Leigh Day

⁸ Justice Coulson, 67 "the Appellant could, and should, have insisted on the sale to a so-called 'green' yard, where proper working practices were in place. The evidence was that there were a number of such yards round the world where this vessel could have been safely demolished" (*l'appelant aurait pu, et aurait dû, insister sur la vente à un chantier dit «vert», où des pratiques de travail appropriées étaient en place. Il a été démontré qu'il y avait un certain nombre de ces chantiers dans le monde où ce navire aurait pu être démoli en toute sécurité*).

⁹ Justice Coulson, 116 "I consider that the duty of care alleged in this case, although faced with formidable hurdles, cannot be dismissed as fanciful (...) And to the extent that it is close to the borderline, I consider that, because it is an unusual argument in a rapidly-developing area of law, it would also be wrong in principle to strike it out at this stage." (*J'estime que le devoir de diligence allégué en l'espèce (...) ne peut être rejeté comme fantaisiste (...) je considère que, parce qu'il s'agit d'un argument inhabituel dans un domaine du droit en rapide évolution, il serait également erroné en principe de le rejeter à ce stade.*)