



美国第九巡回上诉法院对船员人身伤亡案件中惩罚性赔偿的最新态度

摘要

2018年1月23日,美国第九巡回上诉法院对“Christopher Batterton v. Dutra Group”一案做出二审判决,肯定船员由于船舶不适航的原因而受伤时,有权向船东提出惩罚性赔偿(punitive damage)索赔要求作为救济措施。有关判决将对在美国第九巡回上诉法院所辖的加利福尼亚州、俄勒冈州、华盛顿州、阿拉斯加州和夏威夷处理船员人身伤亡案件,特别是对船员因船舶不适航造成受伤案件的处理产生重要影响。一方面由于具体个案中惩罚性赔偿会否成立和可能的惩罚金额的不确定性,势必造成相关案件处理及评估的不确定;另一方面,该判决实则等于变相鼓励船员诉讼,增加潜在索赔金额和船东诉累。整体上看,该判决的做出可能使船东或船舶经营人在上述相关区域处理船员受伤案件索赔时面临潜在风险,增加相关法律费用的支出(如需证明船舶适航等)。故通过本文介绍有关案件情况,分析法院判决脉络,展望发展可能,提出应对之道。

一、案件事实

本案原告及被上诉人 Christopher Batterton 系工作于被告及上诉人 Dutra Group 所拥有和经营的船上的一名水手。在船工作期间,由于船舶本身缺乏合格的排气系统将舱盖下方逐渐积累的空气导出,致使空气压力过大,舱盖挤压该船员左手致永久伤残。据此 Christopher Batterton 认为船舶不适航,并于 2014 年 10 月向加利福尼亚中区联邦法院提起诉讼,并提出惩罚性赔偿的要求。

Dutra Group 提出了驳回惩罚性赔偿的反对动议,未获一审法院支持,但法院批准其可以向第九巡回上诉法院提出中间上诉。第九巡回上诉法院在本案中并不审理事实问题,即在个案中 Christopher Batterton 是否可以获得惩罚性赔偿不在法院上诉审理的范畴内,而法院只对船舶不适航的情形下,惩罚性赔偿可否作为对因不适航而受伤的船员的一种救济措施展开研判并进行判决。



二、第九巡回上诉法院的分析思路

1、肯定惩罚性赔偿的先例及适用标准

第九巡回上诉法院首先回顾了其在 1987 年审理的 *Evich v. Morris* 案（以下简称 *Evich* 案）。在该案中，第九巡回上诉法院就确认了在一般海商法下（general maritime law），因船舶不适航导致船员伤亡，船员有权寻求惩罚性赔偿。尽管 *Evich* 案中涉及的是船员非法致死（wrongful death）案件，但第九巡回上诉法院认为并无必要区分船员非法致死和受伤两种情况（So without authority to the contrary, we have no reason to distinguish *Evich* and limit its holdings to wrongful death cases. No party has suggested that we do so）其均可适用惩罚性赔偿。

为加强其论据，第九巡回上诉法院还援引了美国联邦最高法院审理的 *Atlantic Sounding Co. v. Townsend* 案（以下简称 *Townsend* 案）的判词：历史地看，惩罚性赔偿就存在于普通海商海事诉讼中（Historically, punitive damages have been available and awarded in general maritime actions, including some in maintenance and cure）。而又基于船舶不适航则是典型的海事海商诉因（Unseaworthiness is a general maritime cause of action），据此，第九巡回上诉法院认为美国联邦最高法院事实上在 *Townsend* 案中，默示认可了船舶不适航引起的船员伤亡案件中适用惩罚性赔偿。必须要加以说明的是，在 *Townsend* 案中，被上诉人，船员 *Townsend* 在其雇主，即上诉人 *Atlantic Sounding* 所拥有的拖船上工作时滑倒受伤。船东拒绝支付供养和医疗福利待遇（maintenance and cure），船员提出诉讼，并索赔惩罚性赔偿，获得了第十一巡回上诉法院和联邦最高法院的支持。但是该案中，船员受伤并非是由于船舶不适航造成的；并且联邦最高法院在判决中指出，对于过失，船舶不适航和拒绝支付供养和医疗福利待遇所寻求的救济措施有不同的来源，在某些情况下，申请相应的救济措施可能有不同的原则与程序（remedies for negligence, unseaworthiness, and maintenance and cure have different origins and may on occasion call for application of slightly different principles and procedures）。换句话说，*Townsend* 案针对的是拒绝支付船员供养和医疗福利待遇的情形，同船舶适航与否不存在直接关系。对于船员因船舶不适航引致的伤亡案件，得否适用惩罚性赔偿，美国联邦最高法院并未明示。

至于适用惩罚性赔偿的标准，第九巡回上诉法院认为，对于（赔偿义务人）玩忽或无情漠视他人权利的行为（conduct which manifests reckless or callous disregard for the rights of others）或者重大过失或实质恶意或刑法意义上的放任（or gross negligence or actual malice [or] criminal indifference）均得适用惩罚性赔偿。

2、对美最高院 *Miles v. Apex Marine Corp* 案的评论

在上诉过程中，上诉人 *Dutra Group* 认为美国联邦最高法院在 1990 年的 *Miles v. Apex Marine Corp.* 案（以下简称 *Miles* 案）中已经对惩罚性赔偿在海商海事案件中的适用加以限制，其判决内容已经推翻了第九巡回上诉法院审理的 *Evich* 案所得出的结论，并对法院具有约束力。*Miles* 案同样涉及船员非法致死（wrongful death）的情形，相关船员被另外一名在船上工作的海员刺死。根据 *Miles* 案的判决，海商海事诉讼中对于非金钱损失的索赔，如丧失亲人的痛苦，并不能成立（for non-pecuniary loss, such as loss of society, in a general maritime action are barred）；对于死亡船员，法定的救济仅限于承认对金钱损失（pecuniary loss）索赔的赔偿。第九巡回上诉法院驳斥了 *Dutra Group* 做出的推论：因为他们对 *Miles* 案的解读失之于宽，即 *Miles* 案中对非金钱损失索赔的限制不能等同于联邦最高法院在该案中否定了惩罚性赔偿的可适用性。

第九巡回上诉法院进一步分析到，所谓金钱损失，就是损失了钱财（that is what “precaution loss” means: loss of money）。长期以来，非金钱损失赔偿则被认为是与身体疼痛（physical pain）、精神苦恼（anguish）或羞辱（humiliation）有关。至于惩罚性赔偿，则不属于损失（they are not for loss），

也不是赔偿性的 (not compensatory), 它是一种惩罚, 尽管像所有的赔偿一样, 是以金钱的形式所体现出来的 (that is, like all damages, for money)。举例来说, 对于死亡船员的遗孀而言, 她可能无法索赔因其丈夫离世而造成的丧亲之痛, 但这无关是否可以惩罚船东或者船舶经营人在船员人身安全方面的疏忽与漠视 (That a widow may not recover damages for loss of the companion ship and society of her husband has nothing to do with whether a ship or its owners and operators deserve punishment for callously disregarding the safety of seamen)。因此, 美国联邦最高法院审理的 Miles 案并未否认惩罚性赔偿, 也不能说明 Evich 案被 Miles 案所推翻。同时, 如上文所述, 第九巡回上诉法院认为毫无必要去区分船员非法致死和受伤两种情况, 因此, 在船员因为船舶不适航而受伤的情况下, 也得有惩罚性赔偿的适用空间。

3、对第五巡回上诉法院有关案件判决的批评

在本案的上诉审理过程中, 第九巡回上诉法院也对第五巡回上诉法院在 2014 年审理的 McBride v. Estis Well Service 案 (以下简称 McBride 案) 中的结论也做出了批评。在 McBride 案中, 第五巡回上诉法院认为惩罚性赔偿属于非金钱损失 (punitive damages are non-pecuniary losses), 因此可能无法依据琼斯法或普通海商法获得救济的实现 (therefore may not be recovered under the Jones Act or under the general maritime law)。第九巡回上诉法院不能认同第五巡回法院对于惩罚性赔偿的定性, 并再次强调了惩罚性赔偿的惩罚功能, 而非对于金钱损失或非金钱损失的赔偿 (The purpose of punitive damages, punishment and deterrence, apply equally to both of these general maritime causes of action. Nor are punitive damages compensation for a pecuniary or non-pecuniary loss, as described in Miles)。

第九巡回上诉法院认为第五巡回上诉法院对于 Miles 案的解读存在问题, 因为 Miles 案处理的是“金钱”损失和“非金钱”损失, 而从未涉及惩罚性赔偿 (Miles' s juxtaposition of the terms 'pecuniary' and 'non-pecuniary loss' was with reference to loss of society, not punitive damages)。

三、对案件的评析

1、美国法院之间司法观点的冲突仍将延续

在美国第九巡回上诉法院对 Christopher Batterton v. Dutra Group 案做出判决前, 在美国法院系统 (包括联邦法院和州法院) 内, 由于联邦最高法院并未对相关议题做出清晰明确的回答, 对于由于船舶不适航造成的船员人身伤亡案件中能否适用惩罚性赔偿就存在不同的态度。如前文所述, 第五巡回上诉法院在 McBride 案中就做出了否定的回答。而华盛顿州最高法院 2017 年在 Tabingo v. American Triumph LLC 案 (以下简称 Tabingo 案) 中就支持了船员的相关索赔: 该案案情同本案案情类似, 船员 Tabingo 在渔船上工作, 同样是因为在工作中舱盖挤压手指而导致受伤。船员认为船舶的液压系统存在问题, 导致舱盖不能正常工作, 而船东早在两年前就知道相关缺陷而一直未对其进行修理。据此, 船员认为船舶不适航, 并提出了惩罚性赔偿的要求。华盛顿州最高法院同样依据联邦最高法院 Townsend 案的判决精神做出了支持船员相关索赔的判决; 但值得注意的是, 不同于第九巡回上诉法院对 Miles 案的解读, 华盛顿州最高法院认为 Miles 案对 Tabingo 案并无拘束力的原因在于 Miles 案仅仅适用于船员非法致死 (wrongful death) 的情形。综上, 由于各低级法院间对于联邦最高法院相关先例的解读方法和理解路径存在差异, 造成了对相关议题存有不同观点, 进而产生了司法实操结果上的矛盾和冲突。显然, 解决这个问题的最好方法就是等待联邦最高法院做出明确的判决。但是考虑到美国联邦最高法院“择案而审”的传统, 在其 2018 年案件受理议程表已经确定的情况下, 此种矛盾和冲突至少在 2018 年还将延续下去。

2、地理范围的限制

对于船东而言，美国第九巡回上诉法院相关判决的负面意义是明显的，但其效果也存在地理上的限制，即在第九巡回上诉法院的辖区（包括加利福尼亚州、华盛顿州、亚利桑纳州、爱达荷州、夏威夷州、内华达州、蒙大拿州、俄勒冈州和阿拉斯加州）才具有拘束力。在这其中较为重要的海港有：华盛顿州的西雅图塔克马港；俄勒冈州的波特兰港；加利福尼亚州的长滩等。而第五巡回上诉法院显然对惩罚性赔偿在特定情形下的适用性持否定态度。有趣的是，第九巡回上诉法院同华盛顿州最高法院在相关议题上保持了司法观点的一致。华盛顿州在第九巡回上诉法院的辖区内，但在海商海事案件中，州法院只受联邦最高法院先例的约束，并无遵循巡回上诉法院和联邦地区法院判例的义务。

3、某些情况下惩罚性赔偿的适用性具有确定性

另外，值得注意的是，尽管实务界对于第九巡回上诉法院相关判决存在批评之声，且理论上惩罚性赔偿能否适用于船员因为船舶不适航而产生伤亡的案的确具有争议性，但是对于拒绝支付因工受伤船员供养和医疗福利待遇（maintenance and cure）的情形，惩罚性赔偿的适用性是确定的。上述美国联邦最高法院 Townsend 案中已经做出了明确的判决。同时，从仲裁法的角度而言，确保受伤船员获得充足的供养与医疗福利待遇可能属于美国的公共利益（public policy）。如马里兰联邦地区法院在 Aggaraov. MOL Ship Mgmt. Co 案中，就拒绝承认和执行菲律宾 POEA 仲裁裁决（美国和菲律宾均为《纽约公约》缔约国），因为相关仲裁裁决限制了工伤船员获得充足的供养与医疗福利待遇，违背了美国的公共利益。而 Aggarao v. MOL Ship Mgmt. Co 案对于雇佣了菲律宾船员的船东也具有重要的警示意义。

总之，对于船东或者船舶经营人而言，给予因工受伤船员充足的供养以及医疗福利待遇是在美国处理船员人身索赔案件中的优先选项和最为重要的原则之一。

参考案例与文献：

- 1) Evichv. Morris, 819 F.2d 256,258 (9th Cir.1987)
- 2) AtlanticSounding Co. v. Townsend, 557 U.S.404 (2009)
- 3) Milesv. Apex Marine Corp., 498 U.S.19 (1990)
- 4) McBridev. Estis Well Service, 768 F.3d 382,384 (5thCir.2014)
- 5) Tabingov. American Triumph LLC, No.92913-1, 2017 WL 959551 (Wash. Mar. 9, 2017)
- 6) Aggaraov. MOL Ship Mgmt. Co., 2014 WL 3894079 (D. Md.Aug. 7, 2014)
- 7) H.W.Perry. Jr 著，傅郁林等译：《择案而审：美国最高法院案件受理议程表的形成》，中国政法大学出版社 2010 年版

以上内容仅供会员公司参考。如需具体建议，请与协会相关人员联系。本文为作者原创，未经允许任何单位和个人不得转载。

