

受伤船员在美国法下以船舶不适航为由起诉，未获判惩罚性赔偿金

美国最高院认定，受伤海员无法就船舶不适航造成的伤害获得惩罚性赔偿，即不得获判旨在惩罚被告的金钱赔偿。该决定使一般海事法（普通法）下可获得的救济与《琼斯法》（成文法）下的相一致，而且在评估海员的人身伤害索赔时，这消除了船东、雇主及其责任保险公司面临的不确定性。



2019年6月24日，美国最高院公布了对 *Dutra Group v. Batterton*, 588 ___ (2019)一案的意见，认为受伤海员无法就船舶不适航造成的伤害获得惩罚性赔偿，即不得获判旨在惩罚被告的金钱赔偿。

最高院的这一判决解决了美国第五与第九巡回上诉法院之间的分歧，即第五巡回法院在 *McBride v. Estis Well Serv., LLC*, 768 F.3d 382 (5th Cir. 2014)（全院庭审）一案中认定，在船舶不适航诉讼中，船员不可获得惩罚性赔偿，而第九巡回法院在 *Batterton*, 880 F. 3d 1089 (9th Cir.2018) 案中认为，船员获得该等赔偿是恰当的。

案件中的 Christopher Batterton 当时在 Dutra Group 拥有和经营的船上从事甲板工作。据其诉状中称，由于舱内空气增压但无通风设备，舱盖被气压冲开，他的手被夹在舱壁和舱盖之间

受伤。他起诉了 *Dutra*，提出补偿性损害赔偿等要求，主张根据《琼斯法》以过失作为诉讼理由，并根据一般海事法以船舶不适航作为诉讼理由。他还以船舶不适航为由，提出了惩罚性损害赔偿要求。

最高法院没有找到允许船员在船舶不适航诉讼中获得惩罚性赔偿的历史依据，继而写道：“各联邦上诉法院已一致认定，根据《1920年商船法》（《琼斯法》），船员无法获得惩罚性赔偿”（第14页意见部分）。最高法院注意到，如果在船员依据《琼斯法》无法就船舶不适航获得惩罚性赔偿的情况下，判令其得到该等赔偿的话，将会违反该法院在 *Miles v. Apex Marine Corp.*, 498 U.S. 19, 33 (1990)一案中发出的命令，即“对于就同一伤害提起的各类诉讼，无论依据的是《琼斯法》还是一般海事法，联邦法院都应力图促成一种‘适用于所有该等诉讼的统一规则’”（第15页意见部分）。

最高法院还驳回了以下论点：即根据鼓励特别关注海员福祉的海商原则，海员就船舶不适航获得惩罚性赔偿是合理的。最高法院指出，鉴于司法部门和政治机构近期在保护海员方面发挥了重要作用，上述历史上的原则“对当代海商法只有很小的影响”，而且“不足以推翻”惩罚性赔偿不适用于船舶不适航诉讼的“权威”（第18页意见部分）。

最高法院判决的实际效果是：使一般海事法（普通法）下可获得的救济与《琼斯法》（成文法）下的相一致。在评估海员的人身伤害索赔时，这消除了船东、雇主及其责任保险公司面临的不确定性。对于因船舶不适航和/或雇主的过失而造成的人身伤害，海员仍有权获得补偿性赔偿，但无权以这两个诉讼理由中任何一个为由，获得惩罚性赔偿。

但值得注意的是，最高法院在 *Dutra Group v. Batterton* 案中的判决并未改变该法院先前在 *Atlantic Sounding Co., v. Townsend*, 557 U.S. 404 (2009)案中的认定，即在海员（无论是否有过错）为船舶工作期间发病或受伤时，雇主故意且肆意不支付在该等病情或伤情得到最大改善之前的供养和治疗费用（即生活费和医疗福利待遇）的，应允许船员获得惩罚性赔偿。

这就意味着，概括而言，根据美国法律的规定，海员若在受雇期间受伤或在为船舶工作期间患病，则可获得：1) 在船舶不适航和/或其雇主（依照《琼斯法》定义）存在过失情况下所造成损害的补偿性赔偿金；和/或2) 在雇主故意和肆意不支付供养和治疗费用情况下的惩罚性赔偿金。

作者：Arthur Gribbin

高级理赔顾问，纽约