

王彦斌. 论美国海商法下船方对装卸工人及港口工人的责任[J]. 中国海商法研究, 2020, 31(4): 55-63

论美国海商法下船方对装卸工人及港口工人的责任

王彦斌

(中国船舶重工集团环境工程有限公司 董事会办公室, 北京 100071)

摘要:通过美国相关立法(成文法)和司法(判例法)两个维度,透过美国联邦法院的最新判例,对船方、码头装卸公司(雇主)、装卸工人及港口工人(雇员)三者之间在《装卸工人及港口工人赔偿法》第905节(b)款下的关系,“船方”的双重角色,“船方”和“装卸工人及港口工人”概念的发展以及船方对于装卸工人及港口工人的责任标准等相关议题进行了深入剖析,并在此基础上总结了船方在美国应对码头装卸工人及港口工人索赔时可以采取的应对措施和处理建议,以维护船方合法权益。

关键词:《装卸工人及港口工人赔偿法》;人身损害赔偿;疏忽

中图分类号:D996.19 **文献标志码:**A **文章编号:**2096-028X(2020)04-0055-09

Vessel's liability for the longshore and harbor workers under U. S. maritime law

WANG Yan-bin

(Board of Directors Office, CSSC Environment Group, Beijing 100071, China)

Abstract: By reviewing the latest judgments released by the United States Federal Courts, the article analyses from the perspectives of both the statute and the case law the relevant issues, i. e., the relationship among the vessels, the stevedore companies (employers) and the longshore and harbor workers under the Section 905 (b) in the LHWCA, the role of the vessels in the “dual-capacity employment”, the developments on the concepts of “vessels” and “longshore and harbor workers”, and the vessel's liability on the longshore and harbor workers. Based on the analysis, it provides suggestions on how to deal with the claims against the vessels as raised by longshore and harbor workers.

Key words: LHWCA; compensation on personal damages; negligence

船舶前往美国港口进行装卸作业,船方经常面临的一大难题就是如何应对来自装卸工人和港口工人的索赔。这种困难体现在以下三个方面:第一,船方可能面临的潜在索赔金额巨大,动辄百万美金;第二,美国相关立法颇为复杂,法律制度设计迥异于其他法域;第三,美国相关司法丰富的审判实践所体现出的灵活的“司法能动”性。因此,了解船方在美国海商法下对装卸工人和港口工人的责任范围、标准及归责原则等内容,跟踪其最新的法律观点和发展趋势,有助于船方提前采取防损措施,在当前贸易争端持续的大背景下,对中国的船舶利益相关方具有重要意义。

一、立法层面:《装卸工人及港口工人赔偿法》对船方责任的规定

(一) 概述

《装卸工人及港口工人赔偿法》(*Longshore and Harbor Workers' Compensation Act*, 简称《赔偿法》),于1927年经由美国国会制定并通过。1972年和1984年,该法又经过了两次大的修正,目前适用的是1984年的《赔偿法》,收录于《美国联邦法典》第33卷,合计52节(条)。该法适用于美国可通航水域(包括与之相连接的突码头、横码头、干船坞、集装箱装卸区、造船台、船排或其他与之相连接的习惯

收稿日期:2020-05-26

作者简介:王彦斌(1985-),男,山东莱州人,中国船舶重工集团环境工程有限公司董事会办公室主任助理, E-mail: wangyanbin63@sina.com。

上由雇主用于装船、卸船、修船、拆船或造船的区域)。雇员(指任何从事海上职业的人,包括码头工人或其他从事码头工作的人员,以及包括修船、造船和拆船工人在内的任何港口工人)因工作引起的伤亡事故,雇员本人或其法定受益人均可根据该法向雇主取得法定之赔偿。^{[1]40}

《赔偿法》的主要目的是为了确保码头装卸工人及港口工人或其法定受益人在工伤事故后,能够迅速地、直接地从其装卸公司雇主处取得基本的补偿。因此,《赔偿法》下,在装卸工人因工伤事故向其雇主索赔时,立法技术上采用了严格责任的归责原则。这是一种回报机制(*quid pro quo*),即用赔偿的确定性来换取雇员对其雇主在普通法下工伤索赔的其他救济方式。与之配套的是一套行政加司法的救济措施体制。码头装卸工人及港口工人或其法定受益人在向其雇主提出赔偿要求时,首先需要进行的是行政程序。在事故发生后,首先应当由工人向赔偿区的副专员提起申诉,如副专员调解不成,则案件移送劳工部行政法官(*administrative law judge, ALJ*)^①进行处理。这个阶段属于正式的行政诉讼程序,需作出正式裁决。当事人不服有关裁决可以向劳工部抚恤金复审委员会(*Benefits Review Board, BRB*)提出复议要求。如对最终的裁决结果仍然不满意,则案件进入司法诉讼程序。工伤事故发生地所属联邦巡回上诉法院有权审理第一审的案件,美国联邦最高法院为二审法院,也即终审法院。《赔偿法》也同时对有关赔偿金的具体计算作了详细的规定。这部分内容在实质上属于社会保险立法的范畴,不在此赘述。

对于船方而言,《赔偿法》中最重要的条文就是该法第905节b款[negligence of vessel,简称905(b)]。原告依据该条款对船方提起诉讼,一般也被简称为905(b)诉讼[905(b) action]。在涉及船方作为第三方侵权时,《赔偿法》规定应当采用过错责任归责原则,即船方在有疏忽或者过失的情况下才承担责任。而船方的责任标准、赔偿范围等按照普通法,而非按《赔偿法》进行确定。905(b)设计复杂而独特,以下作详细说明。

(二)905(b)下船方与装卸工人及港口工人的关系

905(b)下,船方与装卸工人及港口工人的关系,用一个词来概括就是“疏忽”,即:船方如无疏忽,则不需要对工伤事故负责。船方如有疏忽,装卸工人及港口工人或其法定受益人即可提出侵权之诉。但不可不提及的是,905(b)中明确规定,船方不必为船舶的不适航而负责^②。例如在*Salvato v. Hakko Maritime Corp.*案^③中,装卸工人在被船舶甲板上的系索眼绊倒摔伤后指控船舶设计不妥,提起905(b)诉讼。而法院认为,船舶设计不妥仅仅关系到船舶是否适航,并不表明船方是否有疏忽。因此原告在此案中败诉。

应当说905(b)明文禁止工人以船舶不适航为由向船方索赔,“对船方而言未必不是一大让步^④。因为海上人身伤亡法律和海上货物运输法律对船舶的适航性均有要求,但二者之间存在着很大区别。海上货物运输法律对船舶适航性的要求,主要是针对货物及船舶的安全而言的。海上人身伤亡法律对船舶适航性的要求,主要是针对船员、旅客及装卸工

① “行政法官”的称谓在1972年得到最终确立。该称谓在1966年的《联邦行政程序法》的法典编撰中最初被称为“hearing examiner”。参见官继慧:《论美国行政裁决中的行政法官制度》,发表于《大连海事大学学报(社会科学版)》,2012年第2期,第55页。而后文提及的劳工部抚恤金复审委员会同样在1972年设立。该委员会除了负责处理《赔偿法》下的索赔案件,还负责处理《联邦煤矿健康与安全法》(*Federal Coal Mine Health and Safety Act of 1969*)下黑肺病抚恤金的索赔案件。上述两个行政机制上的变化同《赔偿法》1972年的修订是同步的。

② 原文如下:“The liability of the vessel under this subsection shall not be based upon the warranty of seaworthiness or a breach thereof at the time the injury occurred.”

③ 参见*Salvato v. Hakko Maritime Corp.*, 718 F. Supp. 1433 (N. D. Cal. 1989)。

④ 从某种意义上说这也不能算作对船方过多的让步。因为船舶不适航并不绝意味着船东或船方应当承担海上人身伤亡案件的赔偿责任。在《琼斯法》下,船舶不适航也不意味着船员必然能够获得赔偿。例如,2019年4月30日,在第五巡回上诉法院审理的*Dean v. Sea Supply*案中,法院就认为即使船舶设计导致船舶不适航,船员也无法获得赔偿。该案中,Jonny Dean作为船长受聘于JESSICA ELIZABETH轮,其在修理4号发动机时滑倒受伤。为此,其向雇主/船东/船舶管理人基于《琼斯法》以及美国一般海商法(*general maritime law*)主张索赔,因为船舶设计存在瑕疵进而造成了船舶不适航,其设计要求船员不得不在油滑的底舱上进行修理工作。Jonny Dean依据的先例是*Rogers v. United States*, 452 F.2d 1149, 1151 (5th Cir. 1971),但该案并没有建立起使得船员不得不在底舱上修理主机/辅机的船舶设计就必然导致船舶不适航的一般规则(That case does not establish a general rule that a vessel design which forces a seaman to stand in the bilge to work on an engine always renders the vessel unseaworthy)。该先例适用的两点前提是:第一,船员在特定环境中工作很久;第二,没有其他防范措施可以采取。但Jonny Dean并不能证明这两点在本案中存在。事故发生的直接原因是Jonny Dean并没有采取其他的、更进一步的可以减少滑倒风险的措施。具体包括:漠视船上关于穿着防滑鞋的要求(ignored the footwear policy)、未向水手寻求协助(failed to ask for help from a deckhand)、未事先清理其知晓油滑的走道(failed to clean a walkway that he knew was oily)、在有抹布和吸水垫的情况下未去清理其穿着的已经满是油渍的网球鞋(failed to clean his shoes when he knew they were covered in oil despite the availability of rags and absorbent pads)。

人的安全而言的。《海牙规则》仅要求承运人在船舶开航前或开航当时谨慎处理使船舶处于适航状态。而海上人身伤亡法律对船舶适航性的要求则不仅限于开航前或开航当时的谨慎处理^①。”另一方面,从司法实践上看,如果船方作为侵权第三方介入一个装卸工人或港口工人的伤亡案件,美国法院认为,原告所依据的诉因只能是905(b)。原告并不能同时通过《赔偿法》下第933节的规定(compensation for injuries where third persons are liable)来分别提起诉讼,进而要求船方进行赔偿。因为《赔偿法》第933节的规定,规制的是非船方第三人(non-owner third parties);而如果允许原告绕开905(b)提起对船方的诉讼,船方不仅可能无法享受到船舶不适航的豁免,还可能丧失海事赔偿责任限制的权利,进而引发立法体系内的混乱。这在第十一巡回上诉法院审理的 *Seaboard Spirit LTD, et al. v. Antwon Hyman, et al.* 案(简称 *Seaboard Spirit* 案)^②中就有所体现。本案中, *Seaboard Spirit* 轮于2011年5月3日在巴哈马装载集装箱货物。在集装箱装载上船后,船员负责完成了对集装箱的绑扎工作。2011年5月4日,该轮抵达迈阿密港卸货。在船舶卸货的过程中,受雇于独立第三方 Eller-ITO 装卸公司的码头工人 Hyman 因为船舶上的一个集装箱底盘突然发生位移而受伤死亡。其继承人向船东提出了索赔。船东方面相应提出了海事赔偿责任限制的请求。但原告认为,船东方面实际负责了巴哈马装船货物在船的绑扎和加固工作,从这个意义上说,船东应当被视为装卸公司(on-loading stevedore)。因此,原告认为其可以对船东分别提起索赔:一是905(b)项下的索赔(作为船东);二是基于第933节的索赔(作为

装卸公司)。该主张得到了一审佛罗里达南区联邦法院的支持,但被第十一巡回上诉法院驳回。上诉法院认为没有先例允许原告在《赔偿法》下分别对船方提起诉讼,唯一的诉因只能是905(b)^③。

(三) 船方的双重角色雇佣

在上述的 *Seaboard Spirit* 案中,原告码头装卸工人在索赔过程中,提出了“双重角色雇佣”(dual-capacity employment)^④的概念,即船方直接雇佣了装卸工人或者港口工人。此时,船方就具备了双重角色:一方面他仍然处于船方的地位;另外一方面他又扮演了等同于装卸公司雇主的角色。那么在这种情况下,船方同装卸工人及港口工人的关系将会发生何种变化,船方又应当承担什么样的责任呢?

美国联邦最高法院1983年在 *Jones & Laughlin Steel Corp. v. Pfeifer* 案^⑤中对这个问题进行了讨论,结论是:码头装卸工人在被船方直接雇佣的情况下,同样有权利向船方提起侵权之诉^⑥。但是,根据905(b)的措辞,这种侵权之诉针对的应当是船方作为“船方”角色时疏忽或过失造成的事故,而非其扮演装卸公司“雇主”角色时的疏忽或过失^⑦。

在1984年对《赔偿法》进行修改时,美国国会又明确了造船工人、修船工人和拆船工人无权向直接对其进行雇佣的船方提出侵权之诉^⑧,无论此时船方扮演何种角色,受害方都只能通过《赔偿法》下的严格责任行政诉讼程序来获得救济。这种两分法的方式充分体现了一种在船方与装卸工人及港口工人之间进行利益平衡的立法思路。

(四) 905(b)下船方与装卸公司等雇主的关系

必须明确的是,905(b)绝非是为保护船方而设计的,这鲜明地体现在船方与装卸公司等雇主的法

① 参见张大为:《船方在装卸工人工伤事故中的责任范围——美国法律简介》,中国船东互保协会内部资料。

② 参见 *Seaboard Spirit LTD, et al. v. Antwon Hyman, et al.* (15-12953, 11th Cir. 2016)。需要注意的是,这是一个未出版的(unpublished)判例,只能在某些特定情形下才有拘束力。

③ 原文如下:“...because there is no precedent for subjecting a vessel owner to separate and independent liability under both § 905(b) and § 933, we decline to do so here.”

④ 第十一巡回上诉法院认为 *Seaboard Spirit* 案不是一个涉及“双重角色雇佣”的案件,因为原告受雇于一个独立的第三方装卸公司,而非船东/船方。该案涉及的是船东/船方在某些作业环节扮演了装卸公司的角色时,应当承担怎样的责任标准的问题,这同“双重角色雇佣”是两个议题。

⑤ 参见 *Jones & Laughlin Steel Corp. v. Pfeifer* 462 U.S. 523。

⑥ 原文如下:“If respondent had been employed by an independent stevedore at the time of his injury, he would have had the right to maintain a tort action against the vessel. We hold that he has the same right even though he was in fact employed by the vessel.”

⑦ “Of course, § 905(b) does make it clear that a vessel owner acting as its own stevedore is liable only for negligence in its ‘owner’ capacity, not for negligence in its ‘stevedore’ capacity.”参见 David W. Robertson, Steven F. Friedell, Michael F. Sturley: *Admiralty and Maritime Law in the United States*, Carolina Academic Press 2001 年出版,第 227 页。

⑧ 原文如下:“If such person was employed to provide shipbuilding, repairing, or breaking services and such person’s employer was the owner, owner pro hac vice, agent, operator, or charterer of the vessel, no such action shall be permitted, in whole or in part or directly or indirectly, against the injured person’s employer (in any capacity, including as the vessel’s owner, owner pro hac vice, agent, operator, or charterer) or against the employees of the employer.”对于某些特定的港口职业,也可能被定性为“造船工人、修船工人和拆船工人”,例如在 *Feurtado v. Zapata Gulf Marine Corp.* 751 So. 2d 379 (La. App. 2000) 案中,码头船长(port captain)就被定性为修船工人,进而无法向直接雇佣他的船方雇主提出侵权之诉,而只能依据《赔偿法》提出严格责任基础上的索赔。

律关系和责任认定上。在这方面,905(b)的规定是十分独特的,也可以说对船方十分不利。

如果船方与装卸公司等雇主对于工伤事故的发生均有过失,那么船方能否要求双方按照比例过失原则分摊装卸工人或者港口工人的损失,或者船方先行赔偿受伤工人的损失,再按照过失比例向受伤工人的雇主进行追偿呢?答案是否定的。而且,即使船方同受伤工人的雇主签署了赔偿协议,这种协议也是无效的^①。这不仅体现在《赔偿法》的成文立法上,也同样表现在判例法中。例如在美国最高法院审理的经典案例 *Edmonds v. Compagnie Generale Transatlantique* 案^②中,装卸工人在船上受伤,陪审团认定损失总额为10万美元。对于工伤事故的发生,受伤工人本人过失比例为10%,船方过失比例为20%,雇主装卸公司过失比例为70%。一审法院判决船方负责赔偿损失的90%,即船方需要承担装卸公司及其自身的过失。美国联邦最高法院最终确认了这一结果,判决船方需要承担总损失的90%,即9万美元,而雇主装卸公司则不必承担任何责任。在受伤工人不存在过失,只有船方和装卸公司有过失的情况下,船方则需要承担100%的损失。在美国联邦最高法院审理的哈尔西翁轮船公司诉海恩船舶板壁装修公司案^③中,^{[1]44}装卸公司雇主有75%的过失责任,船方负25%的过失责任,船方在赔偿港口工人后向装卸公司提出追偿。美国联邦最高法院最后判决船方无权同装卸公司进行分摊。

装卸工人及港口工人在提出905(b)诉讼后^④,其雇主可以参与诉讼。如果原告获胜,雇主可以从船方的赔款中冲抵其应当支付的工伤赔偿。同时,

由于某些原因,装卸工人及港口工人或其法定受益人在获得雇主的工伤赔偿后并未向船方提出905(b)诉讼。在这种情况下,其雇主可以代表工人起诉船方。如果获胜,仍然可以在船方的赔款中进行冲抵。但装卸工人及港口工人或其法定受益人并不能同时从其雇主和船方获得两次赔偿,这被称为“一次赔偿”原则(one recovery)^⑤。

(五)何谓“船方”

需要说明的是,《赔偿法》下“船方”的概念并不限于登记船东。因为根据《赔偿法》第902节(21)款^⑥的规定,所谓“船方”包括船东、船舶经营人和船舶承租人。而从最新的司法实践来看,“船方”还有可能在实际上包括了船舶管理公司。例如第五巡回上诉法院2019年5月10日判决的 *Jose Carmona v. Leo Ship Management, Incorporated* 案(简称 *Carmona* 案)^⑦中,法院就为码头装卸工人和港口工人向国外的船舶管理公司在《赔偿法》下直接提出侵权之诉在理论上留下了空间和可能。当然这是通过对属人管辖权的讨论来实现的。在 *Carmona* 案中,Jose Carmona 是一名在休斯顿港工作的码头装卸工人。其在为一艘名为 *Komatsushima Star* 的船舶卸货的过程中,船吊上的钢管货物突然落下并造成其脚踝和小腿受伤。于是,Carmona 依据《赔偿法》和美国一般海商法向一家总部位于菲律宾马尼拉的船舶管理公司 LSM 公司提出了索赔。一审德克萨斯联邦南区法院认为船舶管理公司对船舶的停靠不具有控制权,美国法院不具有管辖权。码头装卸工人提出上诉。二审中,第五巡回上诉法院并不认同一审法院的结论。二审法院认为解决本案中的管辖权问

① 原文如下:“The employer shall not be liable to the vessel for such damages directly or indirectly and any agreements or warranties to the contrary shall be void.”

② 参见 *Edmonds v. Compagnie Generale Transatlantique*, 443 U. S. 256 (1979)。

③ 参见 1952 AMC 1。

④ 《赔偿法》第933节g款规定,当有第三方侵权人(不仅仅限于船方)存在,并且装卸工人及港口工人因为工伤而向第三方侵权人提起诉讼时,如果可能的和解金额低于雇员可以根据《赔偿法》获得的赔偿金额,在签署和解协议时,雇员应当获得雇主的书面同意。另外,无论雇员以何等金额和解案件或者获得判决,雇员都应当通知雇主有关事实。在此方面,美国联邦最高法院审理的 *Estate of Cowart v. Nicklos Drilling Co.*, 505 U. S. 469 (1992) 案具有基础性的地位。在该案中,最高法院指出:雇员有义务向雇主递交通知,但在下述两种情况下不必获得雇主的书面同意:其一,雇员获得了针对侵权第三方的相关判决,而非签署和解协议;其二,和解金额高于或等于雇主应当承担的赔偿金额。在上述两种情况下,书面同意并非必须;但通知仍然是强制要求的[An employee is required to provide notification to his employer, but is not required to obtain written approval, in two instances: 1) where the employee obtains a judgment, rather than a settlement, against a third-party; and 2) where the employee settles for an amount greater than or equal to the employer's total liability. Under our construction, the written approval requirement of 933(g)(1) is inapplicable in those instances, but the notification requirement of 933(g)(2) remains in force]。

⑤ 这也常常指当装卸工人及港口工人出现劳务派遣情况时(borrowed employee),只可以从劳务中介公司或者装卸或港口公司处获得一次赔偿。一般来说,劳务派遣公司会安排购买相关的保险并赔偿装卸工人或者港口工人。第三、第四、第五、第九、第十一巡回上诉法院均认可上述规则(borrowed employee doctrine)。最新判例可参见2018年12月19日出炉的 *Sira Cruz v. National Steel and Shipbuilding Company* (17-55441, 9th Cir. 2018) 案。

⑥ 有关条文措辞为:“‘vessel’ is defined as including the vessel's owners, operators, and charterers.”

⑦ 参见 *Jose Carmona v. Leo Ship Management, Incorporated* (Docket No.: 18-20248, Document: 00514952518)。判决全文见: <http://www.ca5.uscourts.gov/opinions/pub/18/18-20248-CV0.pdf>。

题需要考虑以下三个问题:第一,被告同法院地之间是否存在最低限度的联系,例如,被告是否有意将其活动同法院地相联系或者有意利用法院地以从事有关活动;第二,原告的诉因是否由于被告同法院地相关联的活动所引起;第三,行使相关管辖权是否公平合理。而如果原告能够证明前两点,那么,就需要被告证明对该案法院行使属人管辖权是不公平合理的。在《赔偿法》和美国一般海商法下,美国法院对于船舶管理公司是否具有属人管辖权不能一概而论,需要根据个案的具体情况加以分析。在 *Carmona* 案中,LSM 公司尽管无法控制有关船舶的营运安排,但其事先了解船舶是全球航行的,而且船东在两个月前就通知其前往德克萨斯的安排。所以该公司,包括其雇员前往德克萨斯的选择是有意的。

综上,笔者认为,美国立法和司法均倾向于扩大“船方”的范围,其原因可能是以下两点:一是“船方”各主体的财务状况各不相同,扩大主体范围,可以增加码头装卸工人的受偿概率和获赔可能;二是出于诉讼时效的考虑,原则上受伤的码头装卸工人必须在事故发生后三年内提起诉讼[46 USC 762(a)],但美国法院对此掌握得比较灵活,只要原告的延误理由有一定的合理因素,是一种可原谅的疏忽(excusable neglect)^①,就可能给予展期。例如在 *Lagana v. Toyofuki Kainu, K. K.* 案^②中,原告提起诉讼时,不知道 Sakaide Senpaku 是光船承租人,得到信息时三年时效已过,但纽约南区联邦法院仍然允许原告对光船承租人提起诉讼。

(六)何谓“装卸工人及港口工人”

同“船方”概念一样,“装卸工人及港口工人”(雇员)的概念尽管在《赔偿法》下有规定,但其在美国法下的内涵与外延也随着判例法的发展而演进。不同于“船方”概念的扩大化;“装卸工人及港口工

人”概念演化的核心在于其同“船员”概念的区别。从美国法律的发展趋势来看,“装卸工人及港口工人”同“船员”之间的概念有被模糊化的倾向,当然这是从司法角度观察的结果,而非立法层面上的变化;在法律适用上,保护船员的《琼斯法》同《赔偿法》之间的界限正在变得模糊,或者说,《琼斯法》的适用范围正在扩大,一些传统意义上的“装卸工人及港口工人”也可以通过《琼斯法》来寻求救济和保护,这在一定程度上侵蚀了《赔偿法》的适用空间;美国法下,海上运输行业从业人员岸基与海上“二分法”的传统分野模式正在受到挑战。相比《赔偿法》,《琼斯法》有四项内容有利于原告“船员”:首先,《赔偿法》下的工伤赔偿范围是有限的,不得超过国家每周平均薪水的 200%;其次,非船员不享有举证责任的减轻,非船员需要按照一般过错的标准证明己方对船舶的诉请成立;再次,《赔偿法》下的赔偿是一个联邦政府主导的行政程序;最后,也是最重要的是,该法没有赋予非船员因雇主过错导致的人身伤害进行索赔的诉权。^[2] 个案中,《琼斯法》的适用意味着受雇于船方的装卸工人或者港口工人可以突破 905(b) 的束缚和限制,享受到更大的诉讼优势,获得更多潜在的赔偿,这显然对船方不利。

第五巡回上诉法院 2014 年审理的 *Naquin v. Elevating Boats LLC* 案(简称 *Naquin* 案)^③ 是这方面的典型案例。Larry Naquin 受雇于 Elevating Boats 公司,是一名主要为该公司旗下船队的船舶提供检修服务的修船工人。2009 年 11 月 17 日,Naquin 在操作船厂起重机时,驾驶台同桁架从基座上分离。在驾驶台中的 Naquin 受伤。出人意料的是,作为修船工人的 Naquin 并未根据《赔偿法》提出索赔,而是向船东提出了《琼斯法》项下的索赔。一审法院认为,尽管 Naquin 并非服务于某一特定船舶,但其为船东

^① 判定“可原谅的疏忽”的依据是美国联邦最高法院在 *Pioneer Investment Services Co. v. Brunswick Associates Ltd. Partnership*, 507 U. S. 378 (1993) 案中所确立的“四要素”标准,分别是:A. 对债务人是否有负面影响的危险(the danger of prejudice to the debtor);B. 迟延的时间长度及其对司法程序的潜在影响(the length of the delay and its potential impact on judicial proceedings);C. 发生迟延的原因,包括其是否在请求人的合理控制之中(the reason for the delay, including whether it was within the reasonable control of the movant);D. 请求人是否善意(whether the movant acted in good faith)。尽管这是美国联邦最高法院审理的一个破产案件,但对于“可原谅的疏忽”的构成标准,则不局限于破产法,该标准同样适用于包括海商海事案件在内的其他部门法领域。这已经成为美国各个巡回上诉法院的共识(We and our sister circuits have adopted the Supreme Court's four-factor test)。有关案例包括但不限于第九巡回上诉法院审理的 *Pincay v. Andrews*, 389 F. 3d 853, 855-60 (9th Cir. 2004) 以及 *Briones v. Riviera Hotel & Casino*, 116 F. 3d 379, 381-82 (9th Cir. 1997), 第一巡回上诉法院审理的 *Pratt v. Philbrook*, 109 F. 3d 18, 19 (1st Cir. 1997), 等等。2019 年 3 月 4 日,第九巡回上诉法院审理了一个涉及《赔偿法》项下如何理解“可原谅的疏忽”的案件,即 *Warren K. Iopa v. Salchuk-Young Brothers, Limited et. al.* (Docket No.: 17-70415; BRB No. 16-0232) 案。本案中,原告及上诉人 Iopa 根据《赔偿法》获得了暂时性伤残赔偿。2014 年 7 月 31 日,行政法官同时允许其通过复议来要求合理的律师费用,但复议申请必须在 21 天内作出。直到 2015 年 6 月 8 日, Iopa 的律师才向 OWCP (Office of Workers' Compensation Programs) 提出申请;2015 年 10 月 27 日,在行政法官的提醒下, Iopa 的律师向 OALJ (Office of Administrative Law Judges) 也提出了申请。行政法官以其提出要求已经超过 21 天为由拒绝了原告及其律师的请求,认为这种迟延不存在“可原谅的疏忽”。第九巡回上诉法院认定本案中不存在“可原谅的疏忽”。

^② 参见 *Lagana v. Toyofuki Kainu, K. K.*, 124 FRD 555 (S. D. N. Y. 1989)。

^③ 参见 *Naquin v. Elevating Boats LLC*, 774 F. 3d 927 (5th Cir. 2014)。

船队中的多艘船舶提供检修服务,可以被认定为《琼斯法》下的船员,有权获得100万美元的身体疼痛赔偿、100万美元的精神痛苦赔偿以及40万美元的未来工资损失。船东向第五巡回上诉法院提出上诉,认为Naquin并未提供充分证据证明其是《琼斯法》下的船员,并且有关证据不足以证明船东存在过失。第五巡回上诉法院认为,Naquin尽管并未在特定船舶上工作,但其70%的时间都用来维护其雇主所拥有的船队,因此,Naquin完全可以被认定为《琼斯法》下的船员。另外,尽管Naquin不能精确地说明为什么起重机驾驶台同桁架从基座上分离,但由于起重机是由其雇主负责维护和拥有的,毫无疑问,雇主应当承担维护起重机完整性的责任。

Naquin案判决结果的反对者认为,该案判决实质上混淆了《琼斯法》同《赔偿法》之间的界限,按照该判决的逻辑,任何在陆地上为相关船舶工作的雇员,甚至一个为相关船舶在岸上加油的工人,都可以被认定为“船员”^①;而赞同者认为有必要赋予近岸作业的从业雇员以《琼斯法》的特殊保护,只有司法实践灵活地解释《琼斯法》,才能及时为近岸作业者提供应有的保护。Naquin案的判决结果表明,美国法院有可能将一个装卸工人或港口工人认定为“船员”,从而使其享有《琼斯法》下更高标准的保护。但前提是:该装卸工人或港口工人为船方雇佣,并且其主要的工作时间^②是以船舶为中心展开的。

二、司法层面:船方对装卸工人及港口工人的责任标准^③

《赔偿法》,特别是《赔偿法》下的905(b)是美国立法机构——美国国会对于相关议题所设计的法律架构,而实际诉讼中所适用的具体的船方责任标准,则需要法院在司法实践中逐步建立起来。1981年,美国联邦最高法院在*Scindia Steam Navigation*

*Co. v. De Los Santos*案(简称*Scindia*案)^④中首次比较明确地界定了船方对于装卸工人及港口工人的责任标准,并在1994年的*Howlett v. Birkdale Shipping Co. S. A.*案(简称*Howlett*案)^⑤中加以确认和进一步解释说明。根据*Scindia*案以及*Howlett*案中的论述,可以将有关的责任标准概括为以下三项:交船责任(turnover duty)、积极控制责任(active control duty)以及干预责任(duty to intervene)。

(一) 交船责任

交船责任也就是在装卸作业开始前,船方把船舶移交给码头装卸作业公司进行作业前应尽的责任。美国联邦第五巡回上诉法院在*Sobrino-Barrera v. Anderson Shipping Co*案(简称*Sobrino-Barrera*案)^⑥中将其分解为两部分:其一是一般的注意义务,确保船舶和其设备对于富有经验的码头装卸工人开展相关作业具有合理的安全性^⑦;其二是船方对知道或者应当知道的隐藏或潜在风险的提示义务^⑧。而这种提示义务应当采取狭义解释方法,并不包括对明显可见的(open and obvious)风险的提示义务,因为一个适任的码头装卸工人可以合理预见这些风险(a reasonably competent stevedore should anticipate encountering)。

例如,码头装卸工人及港口工人在船舶上作业时因油污、水渍等滑倒是一种常见的情况。根据目前可见的一些判例,美国法院倾向于认为这是明显的风险,船方不承担提示义务。如在*Wilson v. Alexander's Power Shipping Co.*案^⑨中,原告踩到甲板上的油污滑倒而受伤。原告承认自己富有经验,上船后一般会留意船上的周围环境。法院认为甲板上有油污并非罕见,判决原告败诉。又如在*Polizza v. M/V Zephros ll Monrovia*案^⑩中,码头装卸工人Polizza因甲板上的油污滑倒受伤,油污旁恰巧堆有

① 原文如下:“...any land-based worker, even one hired to fuel the boats at the employer's dock, could qualify as a seaman.”

② 按照美国联邦最高法院1995年*Chandris Inc v. Latsis*案中的结论,如果一个工人涉及为船舶提供服务的工作时间低于其工作总时间的30%,那么这个工人就不应当被视为《琼斯法》下的船员。

③ 该部分内容的论述改编自拙作《美国法下船方对码头装卸工人的责任标准》,笔者对相关内容进行了扩充和修改,增加了2020年美国第十一巡回上诉法院在此领域作出的最新判决评述,并在结构上进行了调整。访问地址:<http://xindemarineneews.com/world/14103.html>,最后访问时间:2020年5月4日。

④ 参见*Scindia Steam Navigation Co. v. De Los Santos*, 451 U. S. 156 (1981)。

⑤ 参见*Howlett v. Birkdale Shipping Co. S. A.*, 512 U. S. 92 (1994)。

⑥ 参见*Junior A Sobrino-Barrera v. Anderson Shipping Co; Socogem Sam; Oldendorff Carriers GMBH & Company, K. G.* (No. 11-20826, 5th Cir. 2012)。判决全文见:<http://www.ca5.uscourts.gov/opinions/unpub/11/11-20826.0.wpd.pdf>。

⑦ 原文如下:“...a duty to exercise ordinary care under the circumstances to turn over the ship and its equipment in such condition that an expert stevedore can carry on stevedoring operations with reasonable safety.”

⑧ 原文如下:“...a duty to warn the stevedore of latent or hidden dangers which are known to the vessel owner or should have been known to it.”

⑨ 参见*Wilson v. Alexander's Power Shipping Co.*, 1994 AMC 1018 (S. D. Ga. 1993)。

⑩ 参见*Polizza v. M/V Zephros ll Monrovia*, 860 F. 2d 147 (5th Cir. 1986)。

棉纱。法院认为装卸公司清除油污并非难事,判决原告败诉。再如在 *Fontenot v. U. S.* 案^①中,码头装卸工人在舱盖上滑倒后,指称舱盖上很湿,并且有油污。法院认为原告未能证明油污来自船舶设备,原告败诉。但需要注意的是,如果码头装卸公司主动提出要求船方清除油污,而船方无动于衷,法院则极有可能判决船方需承担责任^②。再结合最新的判例,即第十一巡回上诉法院于2020年5月13日审结的 *Anthony Troutman v. Seaboard Marine of Florida, Inc., et al.* 案^③来看,法院对此议题的态度是:船方并不负有向装卸工人及装卸公司提供绝对安全的船舶的义务,船方对于装卸工人和装卸公司自行适当地完成工作任务具有“合理期待”,可以依赖其在货物操作方面的专长。

但如果风险并不明显,则船方负有提示的义务。例如在 *Cariffe v. P/R Hoegn Cairn* 案^④中,集装箱中装有一种煤焦油制成的有毒染料。原告在卸货过程中吸入这种有害物质,身体受到伤害。然而集装箱上没有任何标志表明货物的性质。而卸货开始前,船方未向装卸公司提供任何危险货物的舱单,也没有以任何其他方式提示装卸公司注意危险品的存在。因此,船方应当承担赔偿责任。

可能存在争议的是,装货港积载不良或垫舱物料不足是否属于明显可见的风险,对此美国法院的观点似乎并不一致。例如上述 *Sobrinio-Barrera* 案中,两审法院就认为钢材货物的积载问题属于明显可见的,船方没有义务去作特别提醒。但也有较早的判例,例如 *Berridge Mfg. Co. v. Collier Country Roffing, Inc.* 案^⑤中,法院就认为钢材装载的方式虽然常见,但仍然是危险的。换一种装载方法,或使用更硬的垫舱物料,会大大降低危险程度,因此船方有过失。从笔者目前掌握的案例来看,在1994年

Howlett 案之前的案例,多数倾向于认为船方应当对货物的积载情况负责,但在2010年后较新的案例中,法院则倾向于将其视为明显可见的风险。如上文所介绍的2019年审理的 *Carmona* 案中,原告指称船方未能合理积载钢管货物^⑥;但两审法院均认为货物积载的行为发生在美国之外,并且是由第三方进行操作的,因此针对该项索赔,驳回了原告的请求。另外,船方对于积载的参与程度可能也是一个比较重要的考量点。如上述 *Seaboard Spirit* 案中,第五巡回上诉法院就认为,如果根据船方的行为,其可以被认定为装卸公司,则船方有可能要承担高于 *Scindia* 案的责任标准。如在 *Ollestad v. Greenville S. S. Corp.* 案^⑦中,船方在将船舶移交给装卸公司前,船员移动了船舶上的相关设备,而这通常是由装卸工人完成的。随后原告在设备上跌倒并受伤。第九巡回上诉法院认为,尽管这是一个905(b)诉讼,但是船方承担的责任标准应当按照装卸公司的较高责任标准来确定,而非船方所应承担的交船责任标准。但无论个案情况如何,不应因船方指定了在装港的装货公司安排积载,就认为船方需要向卸港的码头装卸公司提示有关风险,并承担可能的赔偿责任。

一个值得关注的司法发展是第十一巡回上诉法院2020年4月15日审结的卡罗尔诉嘉年华公司案^⑧中认定,即使在风险明显可见的情况下,邮轮公司也可能因为疏于管理的过失而向旅客承担赔偿责任,并应当按照过错比例承担相应的责任。应当说,在旅客对邮轮公司提出的海事侵权案件中得出上述结论并不意外。但在该案判决书的脚注部分,第十一巡回上诉法院也探讨了上述结论是否可适用于《赔偿法》下装卸工人对于船方的索赔。从其论述来看,态度倾向于肯定。对此,笔者认为旅客和装卸工人是两类不同的主体,在海事侵权法领域不应当

① 参见 *Fontenot v. U. S.*, 89 F. 3d 205(5th Cir. 1996)。

② 参见 *Turner v. Costa Line Cargo Services*, 867 F. 2d 892(5th Cir. 1989)。事实上此时船方已经负有了“干预责任”,详细论述见下文。

③ 参见 *Anthony Troutman v. Seaboard Marine of Florida, Inc., et al.* (No. 19-10533, 11th Cir. 2020)。判决全文见: <http://media.ca11.uscourts.gov/opinions/pub/files/201910533.pdf>。该案涉及一名码头装卸工人在一艘集装箱船上进行绑扎作业时,在连通走道上不小心踩到了其他装卸工人遗留下来的绑扎材料而跌落至甲板上摔伤。当时船方并未给连通走道装置起保护作用的铁丝网。但一审和二审法院均认为,当时连通走道的状态对于一名富有经验的码头装卸工人而言,属于明显可见的风险。船方在此案中并无疏忽,也不负有提示风险的义务。

④ 参见 *Cariffe v. P/R Hoegn Cairn*, 830 F. Supp. 144(E. D. N. Y. 1993)。

⑤ 参见 *Berridge Mfg. Co. v. Collier Country Roffing, Inc.*, 617 So. 2d 517(Fla. App. 1992)。

⑥ 原告提起索赔的主要理由包括:LSM公司(1)未能合理积载钢管;(2)未能减少钢管掉落危害;(3)未能采取防护措施保护码头工人;(4)未能提供安全的工作环境;(5)未能确保船舶在卸货过程中处于安全状态;(6)未能提示潜在危险;(7)未能进行有效干预。以上均是码头装卸工人起诉船方的传统理由。第五巡回上诉法院除了驳回原告的第一项理由外(即肯定了一审观点),将其他索赔理由发回重审,因为需要逐一证明其与被告在法院地的相关活动有关,以确定具体的管辖权(specific jurisdiction)。

⑦ 参见 *Ollestad v. Greenville S. S. Corp.*, 738 F.2d 1049(9th Cir. 1984)。

⑧ *Elaine Carroll v. Carnival Corporation* (No. 17-13602, 11th Cir. 2020), 判决全文见: <http://media.ca11.uscourts.gov/opinions/pub/files/201713602.pdf>。

对船方适用同样或类似的责任标准^①。但第十一巡回上诉法院相关的倾向性意见值得船方关注。

(二) 积极控制责任

装卸作业开始后,船舶上某一场所或者设备处于船方积极控制之下,而这一场所或者设备存在着不安全状况,船方有责任主动地保护处于该场所或使用该设备的工人的安全。

例如在 *Wrihgt v. Gulf Coast Dockside* 案^②中,卸货作业过程中,原告向装卸公司工头询问是否可以到货舱里避雨,工头表示同意。船舶一舱已经完货,大舱舱盖关妥。主甲板通往一舱的人孔门关闭,但未上锁。原告和另外几个码头装卸工人通过人孔下到二层甲板。原告下到二层甲板后,为了给后来人让路,向后倒退。因为舱内无照明,没有看到当时敞开的二层舱口,结果摔到舱底,受了重伤。原告提出,事故前一舱已经完货,船员清扫后关上舱盖,表明一舱处于船方控制之下。法院认为,原告仅请示了工头,未经船方同意便进入一舱,说明一舱当时并不在船方的积极控制之下;而且在一舱已经完货的状态下,船方没有必要也没有义务为舱内提供照明。又如在上述 *Sobrinio-Barrera* 案中,第五巡回上诉法院认为,船方介入货物计划本身并不构成积极控制的责任。

(三) 干预责任

船方的干预责任适用的前提是船方实际知悉了危险的情况以及实际知悉了仅仅依靠码头装卸工人的做法无法避免危险后果的发生^③。在这方面的经典判例就是 1996 年第五巡回上诉法院审理的原广远马关海轮案^④。马关海轮在新奥尔良卸铝锭和锌锭。期租租家雇佣 Copper/T. Smith Stevedoring Company, Inc. 装卸公司安排卸货。开卸前,装卸公司对各舱内的货物状况进行了检查,未发现任何足以影响卸货作业安全的情形。码头装卸工人使用船吊卸货,船吊本身无任何缺陷,但作业方式本身不

妥,破坏了货舱内待卸货物的稳定性。马关海轮大副发现后,向码头装卸公司提出了书面抗议,但装卸公司未作任何改进或纠正。结果造成待卸的一垛锌锭塌陷,站在锌锭上的码头装卸工人从高处摔到舱底,受了重伤。码头装卸工人和装卸公司提起诉讼。开庭前,期租人与原告达成庭外和解。一审路易斯安那东区联邦法院认为,船方明知装卸公司作业方式危险,而且危险是因为使用船吊不当造成的,因此船方负有责任进行干预。第五巡回上诉法院认为,船吊本身无缺陷,事故不是设备缺陷造成的。原告仅仅证明船方知道作业危险还不够,还必须证明船方确实知道仅仅依靠装卸公司自身已经无法避免危险事故的发生,只有在这种前提下,船方才负有干预责任。法院最终判决船方获胜,无需对码头装卸工人承担赔偿责任。

(四) 租约的规定

期租租约格式合同 NYPE 中第 8 条“charterers are to load, discharge, stow and trim the cargo at their own expenses under the supervision of the Captain”的规定是否会影响船方对装卸工人及港口工人的责任标准呢?从美国法院的主流意见来看,答案是否定的。因为这仅仅是船东与期租租家之间的赔偿条款,并不影响船方对码头装卸工人的责任。

(五) 责任标准与相关国际公约的关系

就上述 *Scindia* 案所确立的责任标准同《国际安全管理规则》(ISM Code) 标准之间的关系问题,第十一巡回上诉法院在 *John Horton v. Maersk Line, Limited* 案^⑤中进行了讨论。法院的结论是:国会仅仅想通过《国际安全管理规则》同其他国家一道达到实现安全的目的,但并未试图去改变一般海商法领域中已经建立起来的规制责任和责任分配的规则^⑥。这也就意味着美国法院拒绝在此类案件中建立高于 *Scindia* 案的船方责任标准。

① 笔者认为其中主要有下述两点原因:第一,港口码头装卸工人同旅客不同,最大区别在于其受过专业培训。一般来说,对于肉眼可见的明显危险,其具有判断和保护自己的能力。船东并无提示危险的义务。即便船东存在疏于维护管理的责任,从美国联邦法院过往的判例来看,法院也并未对码头装卸工人施加过多的保护。第二,港口码头装卸工人对船东提出的索赔,在责任认定方面有许多特殊之处。例如《赔偿法》905(b)中所规定的,船方不必为船舶的不适航而负责。其处理思路迥异于旅客针对邮轮提出的人身损害赔偿。第十一巡回上诉法院相关观点所依据的判例 *Arthur v. Flota Mercante Gran Centro Americana S. A.*, 487 F. 2d 561(5th Cir. 1973)案中涉及的是检验人员,其同传统意义上的港口码头装卸工人的身份有差异。

② 参见 *Wrihgt v. Gulf Coast Dockside*, 1998 AMC 2460(E. D. La. 1998)。

③ 原文如下:“...a vessel has a duty to intervene when it has actual knowledge of a dangerous condition and actual knowledge that the stevedore, in the exercise of obviously improvident judgment, has failed to remedy it.”

④ 参见 *Singleton v. Guangzhou Ocean Shipping Co.*, 79 F. 3d 26(5th Cir. 1996)。

⑤ 参见 *John Horton v. Maersk Line, Limited*(14-14450, 11th Cir., 2015)。

⑥ 原文如下:“Congress merely desired to participate with other maritime nations in achieving safety goals [though the Code], but did not intend to change long-established rules of law which govern liability and its allocation in general maritime law.”

三、结语:对于船方的建议

美国法律的立法本意,也就是905(b)的制度设计,还是为了在船方、码头装卸公司以及装卸工人及港口工人三者之间寻求一种利益平衡。例如不允许装卸工人及港口工人因为船舶不适航而向船方提出索赔,这是对船方的保护;但又同时规定,船方无权向同样有过失的码头装卸公司进行追偿,这又是对船方的不公平对待。从美国联邦法院近几年的判例来看,在某些方面,例如对“船方”概念内涵的扩展,对《琼斯法》适用的扩张,显示了某种对船方较为不利的司法发展趋势,然而,法院对于 *Scindia* 案所确立的责任标准的坚持,又在一定程度上维系着这种微妙的利益平衡。就个案而言,在贸易争端持续、保守主义抬头的大背景下,船方在美国应对相关索赔仍然是复杂并且富有挑战的。对于在美国处理装卸工人及港口工人向船方提出的索赔,船方应当注意以下几个方面。

一是相关利益方,包括船东、租家、船舶经营人和管理人应当尽量协同一致,互相配合。因为在美国法下,并非只有注册船东才对码头装卸工人及港口工人承担潜在的赔偿责任。装卸工人及港口工人很可能采取的一种诉讼策略就是同时起诉相关利益方。在这种情况下,相关各方互相推诿毫无意义,其均有可能成为诉讼被告。

二是在船舶抵达美国港口之前,应作好必要的合同上的安排。比如,有观点认为,船方在与美国装卸公司签订装卸合同时,应在合同中专门列入一项“伤亡事故/无伤亡事故报告条款”,该条款应规定,如果有码头工人发生伤亡事故,装卸公司计时员应立即签署“伤亡事故报告书”,交装卸公司监督附鉴后,于当时或最迟于当天装卸作业结束时,送大副或值班驾驶员;如无伤亡事故发生,应相应签署“无伤

亡事故报告书”,送大副或值班驾驶员。^{[1]48}这样做并不是为了通过合同条款免除船方的责任,因为即使约定有这样的条款,根据905(b)也属于无效约定;关键是在事故发生的第一时间,方便船方展开调查,固化证据。同时,船方应当加强对船员的培训,使船员在应对此类突发事件时不至于茫然失措。

三是如果在美国发生装卸工人及港口工人的人身伤亡事故,船方应提高重视,有些码头装卸工人及港口工人的索赔并不是立即提出的,很有可能是在事故发生后一段时间,甚至是在三年之后的一段时间提出的。特别是在船员流动性较大的情况下,这对于船方保留证据的能力和船舶的体系建设提出了较高的要求。笔者曾经处理过一些美国码头装卸工人索赔的案件,由于索赔的提出时间距离事故发生已经超过两年,不少可以查明事实的重要证据都已经无法取得,造成了案件处理的被动。因此,船方应当注意有关证据的即刻收集和长期(不少于三年,对应有案件的诉讼时效)保留,包括但不限于书证和言词证据等。

四是一旦在美国发生码头装卸工人的受伤事件,立即通报保赔协会以及协会在当地的通讯代理机构,寻求专业和及时的指导意见。

五是持续关注有关案例的发展,例如上文所提及的 *Naquin* 案对于《赔偿法》和《琼斯法》的模糊处理态度^①、卡罗尔诉嘉年华公司案中法院对于有关责任标准扩张适用的宽容态度都表明美国联邦法院有可能突破既有立法和判例的束缚,给予港口码头工人更充分的保障和赔偿。对此议题,船方也应当有所预判。例如,即便是对于一些明显可见的风险,如甲板上明显的油污或者水渍,也应当及时清除或者设置警示标志等。

参考文献:

- [1] 郁志轰. 美国码头和港口工人伤亡赔偿问题研究[J]. 杭州大学学报(哲学社会科学版), 1989, 19(2).
[2] 袁玥, 陈宪民. 美国船员保护司法实践的新发展评论[J]. 中国海商法研究, 2015, 26(4): 86.

① 从第五巡回上诉法院在2020年最新判例 *Gilbert Sanchez v. Smart Fabricators of TEXAS, L. L. C.* (No. 19-20506) 中的态度来看, *Naquin* 案仍然有效并且其审判逻辑仍然为第五巡回上诉法院所接受。在该案中,原告及上诉人 Sanchez 先生工作于一座自升式钻井平台,他在工作中受伤并向其雇主提出了《琼斯法》下的索赔。第五巡回上诉法院认为其无权援引 *Naquin* 案,因为其暴露于海上风险之下的工作时间很短,在这个意义上, Sanchez 先生只是乘客,而非船员(he was treated as a mere passenger, not a crew member)。一审联邦地区法院判决正确,并且未违反 *Naquin* 案(the district court did not err, nor did it offend *Naquin*, in holding that Sanchez was not a Jones Act Seaman)。判决全文见: <http://www.ca5.uscourts.gov/opinions/pub/19/19-20506-CV0.pdf>。而就《赔偿法》的适用层面,另外一个存在争议的领域就是海工平台上发生的工伤事故是否应当适用该法。一种观点认为,需要考察涉事的海工平台是否是陆地的永久延伸部分,如果是,那么其下的水域就不属于《赔偿法》项下的“可通航水域”。第五巡回上诉法院持此种观点。另外一种观点则认为,只要是在可通航水域范围内的浮动平台上工作的人员,就受到《赔偿法》的保护,无需考察海工平台是否与陆地存在永久联系。第二巡回上诉法院持此种观点。该种争议较少涉及外国船方,笔者不作深入探讨。可以参见第五巡回上诉法院2020年3月26日审判的 *MMR Constructors, Incorporated v. Director, Office of Workers' Compensation Programs* (No. 19-60027) 案。判决全文见: <http://www.ca5.uscourts.gov/opinions/pub/19/19-60027-CV0.pdf>。