

论影响产品自损侵权法救济的规则

——以中美司法实践为视角

董春华*

摘要:通过对中国 34 个产品自损案件和美国 49 个产品自损案件进行比较,发现商业关系规则、纯粹经济损失规则及“以危险方式致产品自损”规则是影响产品自损能否依侵权法进行救济的关键因素。中国法院不排除商业关系之诉,很少采纳纯粹经济损失规则,认定不合理危险缺陷导致的产品自损,可依产品责任获赔。美国法院先排除商业关系之诉,在此基础上,绝大多数法院依纯粹经济损失规则拒绝产品自损的侵权法救济,中间派法院认可危险方式导致产品的自损可依侵权法救济,少数派法院允许产品故障的自损依侵权法救济。中国受害人在产品自损领域获赔的可能性更高,与美国受害人在其他产品致害领域的优势形成鲜明对比。

关键词: 产品自损 商业关系 纯粹经济损失 危险方式致害

产品自身损害能否在侵权法之下获得救济,是困扰各国理论界和实务界的难题。近些年发生的汽车自燃、飞机引擎故障、轮船发动机故障等未造成人身伤害或者其他财产损害的产品自损事故,使各国法院不得不重新估量如何对此种情况的产品自损给以充分救济。美国法院从 1965 年的 *Santor v. A. & M. Karagheusian, Inc.* 案至今,一直都在探索是否可以且有必要打破合同与侵权的区分,给予产品自损以侵权法救济。在中国,与《产品质量法》第 41 条相比,《侵权责任法》第 41 条去掉了“其他”二字,此举是否意味着中国产品责任损害赔偿囊括了产品自损,学界对此仍存争议。⁽¹⁾ 鉴于此,笔者搜集并整理了中国和美国法院关于产品自身损害纠纷的典型案件,⁽²⁾ 找出影响中美产品自损侵权法救济的规则,分析不同规则在多大程度上影响着法院对有关争点的态度、判决结果及判决理由的阐述。⁽³⁾

一、中美司法实践中产品自损案件概况

鉴于中美产品自身损害典型案例所涉产品领域不同、法院采纳判断规则不同等原因,笔者对中美

* 华东政法大学科学研究院副研究员,法学博士。本文系司法部国家法治与法学理论研究课题“产品自身损害赔偿研究”(13SFB3027)的阶段性成果。

(1) 中国《侵权责任法》通过后,王利明教授与张新宝教授再次旗帜鲜明地陈述了对产品自身损害赔偿如何救济的看法。王利明教授认为,《侵权责任法》第 41 条实际上是产品损害赔偿范畴的扩张,但将其限制于附随人身伤害或其他财产损害的产品自损,参见王利明“论产品责任中的损害概念”,载《法学》2011 年第 2 期,第 52-53 页。张新宝教授认为,产品质量责任中的损害不应包括缺陷产品本身的损失,并列了 4 点理由,参见张新宝、任鸿雁“我国产品责任制度:守成与创新”,载《北方法学》2012 年第 3 期,第 17 页。

(2) 需要说明的是,本文对案例的搜集、整理及得出的最终结论,并非依据严格意义上统计学的统计方法,但为了避免以偏概全及笔者先入为主的可能性,数据库中所搜集的案例都是以关键词为搜索条件,尽量追求案例来源的可靠性和结论的客观性。

(3) 本文主要关注司法实践中影响产品自身损害依侵权法救济的相关规则,关于产品自身损害的相关理论问题,参见董春华“产品自身损害赔偿研究——兼评《侵权责任法》第 41 条”,载《河北法学》2014 年第 10 期。

相关案例的总结及下文提出的问题也会有所侧重。

(一) 中国司法实践中产品自损案件的相关情况

就中国司法实践中涉及产品自身损害赔偿的纠纷,笔者以“自燃”为关键词,在北大法益网案例数据库(<http://www.lawyee.net>)收集并整理了34个典型的机动车、洗衣机等产品自燃导致的产品自损的案例,其中包括2个精品案例(出自最高人民法院编:《人民法院案例选》)和32个精选案例,《侵权责任法》通过之前有13个案例,通过之后有21个案例。笔者选择典型产品自燃导致的产品自损为研究对象,是因为自燃导致产品自损的案件,与附随人身伤害或其他财产损害的产品责任案件最具可比性,且基于产品侵权责任的劣势,受害人倾向于依产品侵权提起诉讼,这是法院不得不讨论的产品自损能否获得侵权法救济的典型领域。下表初步反映了中国司法实践中34个产品自身损害能否获侵权法救济的案例的相关情况,主要从该种纠纷的判决依据及判决结果(针对原告)等方面进行考察:

中国典型产品自燃纠纷案件统计表

判决依据	案件数量	判决结果	
		胜诉	败诉
商业关系规则	0(0%)	胜诉	0(0%)
		败诉	0(0%)
纯粹经济损失规则	2(5.9%) ⁽⁴⁾	胜诉	1(50%)
		败诉	1(50%)
以危险方式致产品自损规则 (产品存在不合理危险致害)	32(94.1%)	胜诉	30(93.75%)
		败诉	2(6.25%)
总计	34(100%)	胜诉	31(91.2%)
		败诉	3(8.8%)

以上数据表明,以危险方式致产品自损规则在中国法院判定产品自损案件中占有绝对比重,为94.1%,实际适用纯粹经济损失规则的案例较少,仅为5.9%,没有案例适用商业关系规则。笔者通过归纳总结发现,虽然没有案例适用商业关系规则,但有7个案例所涉当事人属于商业关系而非消费关系,这些案例的法院并未因当事人属商业关系而驳回原告起诉或令其败诉;虽然有5个案例涉及纯粹经济损失规则,但只有两个案件的主审法院承认纯粹经济损失规则。

(二) 美国司法实践中产品自损案件的相关情况

就美国司法实践中涉及产品自身损害赔偿的纠纷,笔者通过美国 Lexisnexis 法律数据库(<http://www.lexisnexis.com>)的联邦和州判例数据子库,以“产品自身(product itself)”为关键词,收集并整理了49个案例,⁽⁵⁾包括46个上诉案例,3个非上诉案例;2个美国联邦最高法院判决的案例,12个州最

(4) 在这两个法院认定为合同纠纷的案件中,其中1个案件的法院在认可纠纷的合同属性后,因汽车存在缺陷,仍判决原告获得赔偿。

(5) 有个别案例存在采纳两种规则的情况,故统计时存在重复计算的情况,重复统计的案例共7例。商业关系规则与纯粹经济损失规则重合的案例: *United States Aviation Underwriters Inc. v. Pilatus Bus. Aircraft Ltd.*, 358 F. Supp. 2d 1021 (2005); *David A. Sherman, et al. v. Johnson & Towers Baltimore, Inc., and Ocean Yachts, Inc., et al.*, 760 F. Supp. 499 (1990); *Morris v. Osmose Wood Preserving*, 340 Md. 519, 667 A.2d 624 (Md. 1995); *East River Steamship Corp. v. Transamerica Delaval, Inc.*, 476 U.S. 858, 106 S. Ct. 2295, 90 L. Ed. 2d 865 (1986); 商业关系规则与以危险方式致产品自损规则重合的案例: *McNamee v. American Honda Motor Co. Inc.*, 11 Pa. D. & C. 4th 633 (1991); 商业关系规则与产品存在缺陷获赔少数派观点重合的案例: *Ronnie Gainous and Pan American Fire & Casualty Insurance Company v. Cessna Aircraft Company*, 491 F. Supp. 1345 (1980); *Daniel Santor v. A & M Karagheusian, Inc.*, 44 N.J. 52, 207 A.2d 305 (1965)。

高法院判决的案例。与中国产品自损案例所涉产品领域不同,美国产品自身损害案例所涉领域更为广泛,不仅涉及机动车,还包含飞机、轮船、建筑物窗户清洗自动机等,充分地展示了美国各州和联邦法院对该问题的看法及其采纳的规则。然而,这些案例并未完全展示受害人是否胜诉、是否获得赔偿,更多的是法院针对产品自损能否获得侵权法救济这一争点的集中阐释。下表初步反映了美国司法实践中49个对产品自身损害能否获得侵权法救济这一争点进行详细论证的案例,笔者依据法院对此争点的观点将其界定为以下几种类型:

美国典型产品自身损害纠纷案件统计表

判决依据	案件数量	判决结果	
商业关系规则 (含7个重合案例)	14 ⁽⁶⁾ (28.6%)	胜诉	5 (35.7%)
		败诉	9 (64.3%)
纯粹经济损失规则	30 (61.2%)	胜诉	5 (16.7%)
		败诉	25 (83.3%)
以危险方式致产品自损规则	6 (12.2%)	胜诉	4 (66.7%)
		败诉	2 (33.3%)
产品缺陷或生产者保证产品安全的义务	6 (12.2%)	胜诉	6 (100%)
		败诉	0 (0%)
总计 (排除7个重合案例)	49 (100%)	胜诉	15 (30.6%)
		败诉	34 (69.4%)

以上数据表明,商业关系规则和纯粹经济损失规则是美国法院判决产品自身损害能否获赔的重要依据,所占比重占有绝对优势。而从原告胜诉率来看,这两种规则又是原告不能获赔的重要原因,前者胜诉率为35.7%,后者胜诉率仅为16.7%。以危险方式致产品自损规则和产品缺陷或生产者保证产品安全的义务规则,法院适用的比例并不高,均为12.2%,但胜诉率较高,前者为66.7%,后者为100%。需说明的是,商业关系规则是美国所有法院都认同的一般规则,在排除商业关系之诉的基础上,采纳纯粹经济损失规则的法院为多数派,采纳以危险方式致产品自损规则的法院为中间派,允许产品故障的自损依侵权法救济的法院为少数派。⁽⁷⁾

(6) 在这14个案件中,2例与纯粹经济损失同时适用;5例判定无商业关系;1例采纳以危险方式致产品自损规则;2例采纳生产者有义务保证产品安全的少数派观点;2例适用纯粹经济损失规则;7例因属商业关系不能获赔。判定无商业关系的5个案例中,原告皆胜诉,但在下面的判决中,该5个判例已被其他规则计算过,故本图表计算原告胜诉比例时,未将其计算在内。

(7) 少数派认为,产品存在“缺陷”即可通过产品责任获赔。但少数派依据生产者保证产品安全义务或者产品缺陷认可产品自损的侵权法救济,与我国法院依据产品存在不合理危险的产品自损依侵权法救济存在区别,前者包含产品故障的产品自损,后者不包括产品故障的产品自损。美国产品责任法未明确区分瑕疵(产品存在故障、性能不佳等,如空调、冰箱不制冷)与缺陷(产品存在危及人身和其他财产安全的不合理危险),我国产品责任法区分瑕疵与缺陷,前者属合同范畴,后者属侵权领域。笔者认为,让产品故障导致的产品自损依据产品侵权责任获赔,不仅混淆了合同与侵权的界限,导致侵权法的无限度扩张,也完全不符合产品责任法以“危险”为救济之关键的初衷。基于此,在美国占有极小比例的少数派所采纳的规则被排除在本文所阐述的原则之外。少数派代表性案例是 Daniel Santor v. A & M Karagheusian, Inc. 案,原告作为缺陷地毯的最终购买者,可直接对生产者提起诉讼,无需合同关系,对被告违反默示担保的诉讼受制于严格侵权责任原则。该案确立的理由被少数派法院广泛引用:“购买产品的大众既无足够的知识,也无充分的机会检验购买或者使用的产品是否有缺陷。他们必须依赖于制造者的技能、注意和声誉。当生产者向大众提供产品时,陈述为产品为既定目的是合适且安全时,生产者的义务就变成企业责任。该种责任的目的是确保缺陷产品带来的伤害或损害的成本(不管是对出售的产品还是对其他财产),由将产品投入流通的生产者来承担,而非由无能力保护自己的受害人来承担。” [Daniel Santor v. A & M Karagheusian, Inc., 207 A.2d 305, 311, 312 (1965)].

对以上中美产品自身损害案例的数据进一步总结后发现,以原告获得胜诉为标准,中国34个产品自损案件中原告获得胜诉的有31例,胜诉率高达91%;美国49个产品自损案件中原告获得胜诉的有15例,胜诉率达30.6%。结论不言自明。以上图表还显示,商业关系规则、纯粹经济损失规则与“以危险方式致产品自损”规则,是影响法院判决产品自损能否获得侵权法救济的最重要的因素,这三个规则几乎可涵盖影响中美产品自损司法实践的所有情况(除美国少数派法院)。这些规则及其背后的价值取向如何影响判决,从而导致中美产品自损纠纷中原告获赔可能性的明显差别,下文将详细阐述。

二、商业关系规则的适用

在产品自损可否依侵权法获赔这一问题上,商业关系规则的影响不容忽视,中美两国法院对它的态度截然不同,这与其各自的立法取向及不同的价值判断有密切联系。商业关系(commercial relationship)原本是指生产性企业与经销商、批发商、零售商之间的关系。但在产品责任法中,合同双方属于商业性主体时,二者的关系通常也被称为商业关系,以区别于一般消费者与销售者或生产者的关系。各国产品责任法大多都排除当事人双方都为商业主体时适用产品侵权责任的可能性。《欧盟产品责任指令》第9条第2款规定,“损害”是指对缺陷产品以外的财产造成的损害,且该财产:(a)原本属于私人使用或消费类型,且(b)主要系受害人自己私人使用或消费。德国《产品责任法》第1条第1款规定,所损害财产通常是用于私人使用或消费,且受害人主要为该种目的而获得该财产。有些国家更具体地对人身伤害与财产损害的获赔设置不同的标准,如意大利《消费者法典》⁽⁸⁾规定,人身伤害以及与此相关的财产损害(除缺陷产品自身损害),仅在产品被用于“个人”目的时方可获得赔偿(第123条第1款),而财产损害仅要求使用者为消费者,并不要求具有个人目的。可见,鉴于同为商业性主体的当事人双方谈判能力相当等原因,各国将产品责任的适用范围严格限制于用于个人使用或消费,但我国《产品质量法》《侵权责任法》对此未作明确规定。

(一) 中国司法实践中商业关系规则的适用

依据各国产品责任法对商业关系的判断和理解,笔者搜集并整理的34个中国案例中当事人之间非纯粹消费者和经营者的交易关系的有7例,⁽⁹⁾涉及的产品种类为农用三轮车、农用挂车、牵引车、底盘车、大客车、半挂车等。不管购买这些产品的买方是个人还是公司,购买产品的目的都是为了经营,而非为个人消费或使用,与购买私家车自用不同。但法院并未依据商业关系规则驳回原告提起的产品责任之诉,商业关系规则似乎在中国法院判定产品致害责任中不起任何作用。

从以上7个案件的判决结果来看,只有“上海XX旅游客运有限公司与上海XX贸易有限公司”案的原告未获得赔偿,而原告败诉的原因是:该案法院未依据自然的状况及间接证据认定产品存在缺

(8) 根据2006年9月6日立法法令,意大利关于产品生产者缺陷责任的法律条文被纳入新颁布的《消费者法典》中。

(9) 这7个案件分别为:姜风德与德州亚飞汽车贸易有限公司,(2006)民一初字第45号;梁山汇统交通设备有限公司与冯天顺,(2013)驻立一民终字第67号;安徽华菱汽车有限公司与马某某,(2012)周民终字第1800号;东风汽车有限公司、湖北楚胜专用汽车有限公司为与被上诉人商洛市秦锌运输有限责任公、湖北合力专用汽车制造有限公司及信阳市顺发汽车贸易有限公司,(2010)陕民二终字第34号;贺新华与金龙公司、湖南省永州市汽车运输总公司汽车销售服务分公司,(2009)永中法民二终字第2号;上海XX旅游客运有限公司与上海XX贸易有限公司,(2007)浦民二(商)初字第1385号;山东郓城成达专用汽车制造有限公司、衢州市华夏专用汽车有限公司与鹿邑县顺通货物运输有限公司,(2012)郑民一终字第1727号;冯建纲与安徽马钢和菱实业有限公司、安阳恒通汽车贸易有限公司,(2013)安中民三终字第244号。

陷,原告不能证明大客车存在缺陷。在产品自燃案件中,多数法院都依据间接证据本身推定产品存在缺陷,而该案法院让原告证明已经烧成空壳的大客车存在缺陷,着实是为难原告。但无论原告胜诉与否,7个案例的法院都未因原告购买产品用于经营而驳回起诉或判其败诉。可见,中国法院在判定产品自身损害能否依据产品侵权责任获赔时,并未考虑买方的身份,特别是其购买产品的目的,这与其他国家将产品责任法局限于个人消费或使用,甚至有国家产品责任法将其局限于受害人本人的个人消费或使用是截然不同的。

笔者认为,中国法院在产品自燃案件中未考虑买方的身份及购买产品的目的,原因在于:买方是公司时,其实力虽可与生产者或销售者相抗衡,具有相当的谈判能力,但聚焦于产品本身,它却同样不具备产品安全方面的知识,也无能力检验产品是否安全,与作为自然人的消费者没有本质差别;就购买产品的目的而言,无论购买车辆用于运营还是自驾,保证产品不存在不合理危险、保证产品不造成人身伤害或财产损失,仍然是生产者和销售者义不容辞的责任和义务。我国《产品质量法》未对受害人购买产品的目的进行明确限制,可能是基于它的目的和宗旨是保证产品不具有危及人身或财产安全的不合理危险,这与《消费者权益保护法》规定的“消费者为生活消费需要购买、使用商品或者接受服务”的适用范畴相区别。

(二) 美国司法实践中商业关系规则的适用

与中国法院不同的是,美国法院认定,若当事人之间属“商业关系”,而非一般消费关系,任何情况的产品自损都只能接受合同法的调整,不能依据侵权法获得救济。这一主旨被美国法院总结为“商业关系”规则,实则是将产品责任局限于消费者个人消费或者使用产品这一范畴的变异,意即“处于商业关系中的生产者没有过失或严格产品责任之下的义务来阻止产品伤害自己”。依此规则,原告的胜诉率并不高,为35.7%,其一票否决的前置作用可见一斑。

Seely v. White Motor Co. 案和 *East River Steamship Corp. v. Transamerica Delaval Inc.* 案是阐述商业关系规则的经典案例。其首先为产品自损的合同法救济寻找合理性,并指出对当事人具有商业关系的产品自损给予侵权救济的不合理性。前者法院提到,“人身伤害的侵权法赔偿与经济损失的担保法赔偿,其区别并非主观的,不能依据原告在事故中导致人身伤害的‘运气’而定,应依据生产者在分销其产品时应承担责任的性质进行理解”。⁽¹⁰⁾ 后者法院进而指出,“当产品导致自身伤害时,施加侵权法义务的理由就很薄弱,而让当事人获得合同救济的理由却非常充分。与人身伤害带来的身体伤害、时间精力和健康损失相比,产品自损时,商业使用者只失去了产品的价值,因产品未满足需要而使其客户不满意,或者提高了提供服务的成本。让生产者对产品自损负侵权法责任而导致大众成本的提高并无正当理由”。“卖方可通过免责声明或限制救济条款来限制自己的责任范围。相应地,买方可以支付更少的钱。我们没有理由干涉当事人的风险分配。”⁽¹¹⁾ *East River* 案在此基础上正式确立了著名的商业关系规则:无论在过失理论之下,还是在严格产品责任理论之下,处于商业关系中的生产者都无阻止产品自损的义务。据此规则,在当事人具有“商业关系”时,美国所有法院直接拒绝其产品自损的侵权法救济;当法院通过审查认定当事人之间并非商业关系时,才进一步考察产品是否有缺陷或者采纳其他规则。“商业关系”具有前置一票否决之效力。

第一种情况是当事人双方为商业关系,产品自损当然无法依据侵权法获得救济,合同法是最合适

(10) *Seely v. White Motor Co.*, 63 Cal. 2d 9, 18; 45 Cal. Rptr. 17, 23; 403 P.2d 145, 151 (Cal. 1965).

(11) *East River S. S. Corp. v. Transamerica Delaval*, 106 S. Ct. 2295, 2302 (1986).

的救济方式。REM Coal Co., Inc. v. Clark Equip. Co. & Anderson Equipment Company⁽¹²⁾ 案淋漓尽致地展示了当事人存在“商业关系”即一票否决的效果。该案的争点是:纯粹经济损失能否在商业主体之间的产品责任诉讼中获赔,在过失或严格责任之下是否合理。该法院在分析中认可“突然及危险”规则,即产品若以危险及迸裂的方式发生损害,让其通过侵权法获得赔偿是合理的,但该原则不适用于本案,依据 East River 案确立的“商业关系”规则,不管损害的发生是否以突然及灾难性的方式发生,商业主体之间就产品自身损害寻求侵权法的救济都被阻断。

Industrial Uniform Rental Co., Inc. v. International Harvester Co. 案法院则提出,针对当事人存在商业关系的产品自损,担保法律是最合适的诉讼理由。“在主张缺陷设计、缺陷生产、产品交易的商业主体之间的诉讼中,证据并未显示缺陷对人身或财产有危险性,所主张缺陷的损害结果是对产品自身的损耗,买方针对卖方的经济损失诉讼理由是《统一商法典》之下的违反担保。”⁽¹³⁾ National Steel Corp. v. Stephens - Adamson, Page Engineering Co. & the American Ship Building Co.⁽¹⁴⁾ 案也属该种情形,担保诉讼虽已过诉讼时效,但原告仍不能在侵权理论之下获得纯粹经济损失的赔偿,因为产品自损更自然地理解为合同法之下的担保诉讼。合同法很适合适用于该种商业纠纷,因为存在商业关系的当事人自己设置了他们的合意条款。

第二种情况是经法院审查当事人之间属非商业关系,进而依据纯粹经济损失规则或者以危险方式致产品自损规则进一步判断。如 David A. Sherman, et al. v. Johnson & Towers Baltimore, Inc. and Ocean Yachts, Inc., et al.⁽¹⁵⁾ 案法院指出,East River 案确立的“商业关系”规则的分析不适用于本案,因为买卖双方并非商业关系,原告购买游艇是用于自用,而非经营,不驳回原告的侵权法诉讼。在消费者购车自用的 McNamee v. American Honda Motor Co. Inc.⁽¹⁶⁾ 案中,被告提出,复杂商业主体之间商业纠纷的例外规则应该扩张,以包含缺陷只导致产品自损的情形,法院拒绝了被告的主张,并认为消费合同的当事人并不存在对损害风险进行协商的机会。

(三) 中美司法实践适用商业关系规则的对比

综上,中美司法实践对商业关系规则持有不同态度,美国法院比中国法院更坚持商业关系规则的一票否决,中国法院未明确讨论该问题,也从未因买方购买产品用于经营而拒绝给予其侵权法救济。可见,基于不明确排除商业关系当事人提起的诉讼,中国产品责任法调整的范畴比美国产品责任法调整的范畴大些。

当然,将商业关系排除出产品责任调整的范畴有其合理性,同为商业主体的买方有足够的实力,与卖方就合同条款所涉及的风险进行协商;普通消费者没有相对应的实力与卖方抗衡。正是基于这些考虑,多数国家的产品责任法都规定所损害财产限于用于消费者个人使用或消费。而不排除当事人双方均为商业主体对产品责任的适用也有其合理性,在格式合同盛行的年代,卖方通常并不会因为买方是商业主体,就会给买方更大的“协商”空间,况且,买方也可能是购买产品进行经营的个人。只有很少情况下,买方可与卖方相抗衡,如出租车公司购买汽车为了营运,因生意标的额较大产生的高

(12) REM Coal Co., Inc. v. Clark Equip. Co. and Anderson Equipment Company, 386 Pa. Super. 401; 563 A.2d 128 (1989).

(13) Industrial Uniform Rental Co., Inc. v. International Harvester Co., 317 Pa. Super. 65, 79-80; 463 A.2d 1085, 1093 (1983).

(14) National Steel Corporation v. Stephens - Adamson, Page Engineering Company, and the American Ship Building Company, 1989 U. S. Dist. LEXIS 6128 (1989).

(15) David A. Sherman, et al. v. Johnson & Towers Baltimore, Inc., and Ocean Yachts, Inc., et al., 760 F. Supp. 499 (1990).

(16) McNamee v. American Honda Motor Co. Inc., 11 Pa. D. & C. 4th 633 (1991).

额利润对卖方有很大诱惑,此时的买方可与卖方充分地协商价格及如何分担风险。

因此,笔者认为,排除商业关系适用产品责任的可能性,是以保护弱势消费者的权益为依据,将所谓并不弱势的商业主体排除在外,有对不同“消费者”地位和能力的过区分和过度敏感之嫌。不排除商业关系适用产品责任的可能性,将商业关系之“消费”纳入产品责任调整范畴,是“以生产者任何情况下都要保证产品不存在危及人身或者财产安全的不合理危险”为前提。二者虽无所谓优劣,但仅从有利于“消费者”利益角度出发,中国法院的做法更值得提倡。

三、纯粹经济损失规则的适用

纯粹经济损失是民法领域的重要概念,是近些年各国学者日益关注的研究领域。“从比较法来看,没有哪个国家是对所有的纯粹经济损失提供法律救济,也没有哪个国家对纯粹经济损失完全不提供法律救济。”⁽¹⁷⁾故对于哪些领域的纯粹经济损失应予救济、如何救济,各国理论界和实务界都很关注,但也存在截然不同的意见,产品自损即是争议领域之一。在民法对纯粹经济损失给予有限度救济的大背景下,产品责任法发展了一项规则,即纯粹经济损失规则(pure economic loss rule),该规则是指,“产品侵权责任法仅对因产品缺陷导致的人身损害和商品自身之外的其他财产损害提供救济,作为纯粹经济损失的商品自身伤害不能在侵权之诉中获得救济”。⁽¹⁸⁾这一规则恪守合同与侵权的严格划分,认定属于合同预期利益的产品自身,其损害不能通过侵权法获得救济,以体现对合同当事人合意的尊重。

(一) 中国司法实践中纯粹经济损失规则的适用

“纯粹经济损失的概念,对于我国法院来说可能还极为陌生,但是中国法院早已经在处理这类问题,只不过没有使用这个概念而已。”⁽¹⁹⁾这种情形同样发生在产品导致自身损害如何救济的领域。在笔者所整理的中国案例中,法院常用“经济损失”一词指代原告所受到的损失,汽车自燃案件中其通常包括车辆损失、维修费、拖车费等,有些法院还包括交通费,⁽²⁰⁾这些费用属于典型的纯粹经济损失,法院实际处理的这些索赔纠纷确实在考察纯粹经济损失的范畴,但无一判决书提到“纯粹经济损失”规则。如“龙新庆与石门县宏鑫汽车贸易有限公司”⁽²¹⁾案中,汽车在正常使用的情况下发动机舱突然起火,法院在未提到纯粹经济损失能否获赔的情况下,判决原告获得车辆贬值损失、维修费、交通费这些典型纯粹经济损失的赔偿。

但这些判决书所显示的也并不完全反映我国法律界对纯粹经济损失规则的态度。我国产品责任领域采纳纯粹经济损失规则的立法是《产品质量法》第41条第1款,⁽²²⁾即产品自身损害无法获得产品侵权责任之下的救济,该规定与1985年《欧盟产品责任指令》⁽²³⁾如出一辙,与其他国家的主流做法也一致。我国法院判决虽未明确是否适用纯粹经济损失规则,但在笔者整理的案件中,有5个案例的

(17) 葛云松:“纯粹经济损失的赔偿与一般侵权行为条款”,载《中外法学》2009年第5期,第695页。

(18) 张平华:“英美产品责任法上的纯粹经济损失规则”,载《中外法学》2009年第5期,第765-766页。

(19) 同注17引文,第689页。

(20) 如河南威佳汽车贸易有限公司与魏俊璞案[(2011)郑民一终字第1369号],以及李胜彬诉被告许昌新纪元汽车销售服务有限公司、上海通用汽车有限公司案[(2013)魏民一园初字第57号]的法院就认定交通费可依产品责任获得赔偿。

(21) 龙新庆与石门县宏鑫汽车贸易有限公司,(2010)石民三初字第127号。

(22) 该款规定,因产品存在缺陷造成人身、缺陷产品以外的其他财产(以下简称他人财产)损害的,生产者应当承担赔偿责任。

(23) 《指令》第9条第2款规定,损害是指对缺陷产品之外的财产造成的损害或毁坏。

法院明确探讨了产品自身损害是否可提起产品侵权责任之诉这一问题。

有法院认定,产品自身损害属于买卖合同所调整。如在“冯国强与鑫晟汽车贸易有限公司”一案中,一审法院认为,“本案是买卖合同中产品的消费者与产品的销售商就产品的质量是否存在问题而产生的争议,因此应属买卖合同产品质量纠纷。虽然冯国强举证证明车辆自燃非人为纵火造成,并不能当然推定产品的质量缺陷是其购买车辆产生自燃的原因。因双方均未在指定期限内向法院提出鉴定申请,冯国强不能提出证据证明鑫晟公司出售的汽车存在质量缺陷”。原告败诉,上诉时对此提出了质疑:“本案的性质实际上是因产品质量不合格而致产品所有人遭受财产损害的侵权之诉。按照产品质量法的规定,只要使用、消费缺陷产品而受到损害的受害人向该产品的生产者、销售者主张赔偿,生产者、销售者不得以无过错主张免责,受害人也无需证明生产者和销售者的过错。”二审法院认定:“本案属于买卖合同中产品的消费者与产品的销售者就产品质量所产生的纠纷。”⁽²⁴⁾但二审法院利用《产品质量法》第46条“产品存在危及人身、他人财产安全的不合理危险”这一缺陷的认定标准,从自燃的事实认定产品存在上述危险具有缺陷,而判决受害人获赔。

有法院认定,产品自身不属于产品责任的赔偿范畴。如在“陈立群与神龙汽车有限公司、深圳市里程汽车车会有限公司”一案中,法院认为,“依有关产品责任的法律,缺陷产品本身的损害不属于产品责任的赔偿范围,原告要求两被告赔偿购车款的损失亦显然没有法律依据。驳回原告所有请求”。⁽²⁵⁾

有法院认定,产品自身属于产品责任赔偿范畴。如在“龙岩市众邦汽车贸易有限公司与丘汉进”一案中,法院认为,“从《侵权责任法》第41条‘因产品存在缺陷造成他人损害的,生产者应当承担侵权责任’的规定看,未再区分缺陷产品以外的其他财产的损害和缺陷产品本身的损害,被上诉人丘汉进就缺陷产品本身的损害主张产品质量损害赔偿,原审判决据此将本案案由确定为产品质量损害赔偿纠纷并无不当,本院予以维持”。⁽²⁶⁾此案足以见得《侵权责任法》去掉“其他”二字对司法实践的实际影响。

针对被告对此类案件是否应由合同调整、产品自身是否属于产品责任赔偿范畴的质疑,有法院依据消费者权益保护的法律原则对被告的意见进行了评判。如在“安徽稳达汽车销售服务有限公司与白保凤”一案中,法院在评判被告“按照《产品质量法》的规定,缺陷产品本身不属于产品质量侵权责任的赔偿范围,因此原告无权要求被告赔偿车辆损失”这一主张时提出:“此意见不符合我国民法和《消费者权益保护法》的相关规定,且亦不符合公平原则。”⁽²⁷⁾还有法院并不直接评判被告的质疑,⁽²⁸⁾而是在认定汽车存在缺陷的基础上,依据《产品质量法》第43条⁽²⁹⁾销售者与生产者承担连带责任的规

(24) 冯国强与鑫晟汽车贸易有限公司,(2006)佛中法民二终字第532号。

(25) 陈立群与神龙汽车有限公司、深圳市里程汽车车会有限公司,(2003)深中法民一终字第4710号。

(26) 龙岩市众邦汽车贸易有限公司与丘汉进,(2012)岩民终字第632号。

(27) 安徽稳达汽车销售服务有限公司与白保凤,(2011)信中法民终字第858号。

(28) 该案被告提出:“本案不属于产品质量侵权纠纷,而是一般的产品质量合同纠纷。适用产品质量侵权须满足两个条件:一是造成人身损害,二是造成缺陷产品以外的其他财产损害。缺陷产品本身的损害则不属于‘其他财产损害’的范围。本案中,自燃车辆自燃没有造成人身伤害,也没有造成其他财产损害,因此,本案就不适用侵权途径救济,而应当适用合同法。”参见袁志坚与重庆百事达汽车有限公司、重庆百事达汽车有限公司涪陵销售维修服务店,(2009)黔法民初字第01285号。

(29) 第43条规定,因产品存在缺陷造成人身、他人财产损害的,受害人可以向产品的生产者要求赔偿,也可以向产品的销售者要求赔偿。属于产品的生产者的责任,产品的销售者赔偿的,产品的销售者有权向产品的生产者追偿。属于产品的销售者的责任,产品的生产者赔偿的,产品的生产者有权向产品的销售者追偿。

定,认定生产者承担赔偿责任,销售者负连带责任。

从以上对案例的分析以及相关案例在所有案例中所占比例来看,总体而言,中国法院通常不倾向于明确阐述对该问题的看法,只是宽泛地讲案件属于产品责任纠纷或者产品质量纠纷,一般不以产品自损不能在侵权法之下提起诉讼为由驳回起诉或使原告败诉,即使上述“陈立群与神龙汽车有限公司、深圳市里程汽车车会有限公司”一案的法院认定购车款以产品责任起诉无法律依据,但原告败诉却是因其无法证明汽车存在缺陷。在《侵权责任法》通过之前,我国就鲜有法院认定产品自损不属于产品责任赔偿范畴,尽管学者对《侵权责任法》第41条去掉“其他”的做法有不同的解读,但法院在判决此种纠纷时则更方便。因此,我国法院未明确使用“纯粹经济损失”规则的术语,不倾向于适用纯粹经济损失规则。

(二) 美国司法实践中纯粹经济损失规则的适用

相较于中国法院对纯粹经济损失的保守态度,美国大多数法院就没那么温和,也并不眷顾消费者,而倾向于严格区分合同与侵权。采纳该规则的案例占案例总数的61.2%,但合同与侵权的严格区分使产品自损无法依侵权法获赔,这导致原告16.7%的较低胜诉率,此种严格区分是原告败诉的重要原因。在美国,最早在产品责任领域确立并阐述纯粹经济损失规则的案例是 *Seely v. White Motor Co.*⁽³⁰⁾ 案,在该案中,法院认为,对产品自身造成的损害属经济损失,对此类损失的赔偿应根据《统一商法典》确定,依据侵权法对产品无法满足经济预期的损失进行赔偿,将会不明智地扩大侵权法的范围。纯粹经济损失规则在 *East River Steamship Corp. v. Transamerica Delanval Inc.*⁽³¹⁾ 案中再次得到确认并加强。在该案中,原告与被告订立了建造四艘超级油轮的合同,原告取得油轮后发现油轮的涡轮机有缺陷。原告在海事法院对该涡轮机的生产者提起产品责任诉讼,要求其赔偿油轮的修理费用及无法工作期间的收入损失。美国联邦最高法院同时阐述了其对商业关系规则和纯粹经济损失规则的看法:原告与被告存在一种商业关系,被告不负有防止其产品自损的义务,推动该油轮的涡轮机是整个整合系统的一部分,因此是一件产品,产品对自身造成的损害属纯粹经济损失,无法获得侵权法赔偿。

East River 案是迄今为止美国联邦最高法院判决的2个产品自损案件之一,它确立了美国产品自损案件处理的标准和基调,影响很大。到目前为止,该案已经被194个案例有效援引,被465篇法学评论文章、124本专著所引用,906个法院文献所记录,是美国少有的具有权威影响力的案例之一。笔者在此搜集的49个美国法院判例中,就有27个案例直接援引并遵从该案确立的规则和标准。这些案例都认定:产品自身损害属于经济损失,不能依据侵权法获得救济,即使产品以危险的方式发生自损,也不例外。

因此,在纯粹经济损失规则之下,产品自损无论如何都不可能通过产品侵权责任获得赔偿。在这一规则之下,判断主张的“产品”是否属于“其他财产”就显得尤其重要,这在飞机、轮船及其他机械设备领域最为典型。对此,美国联邦最高法院通过 *Saratoga Fishing Co. v. J. M. Martinac & Co.*⁽³²⁾ 案,对判断构成“其他财产”的因素和标准进行了深入的探讨,其确立的规则被许多法院所采纳。在该案中,某人从生产者处购买了船只,随后在船上加装了特定设备,后来该船被出售给原告。之后,船只的液

(30) *Seely v. White Motor Co.*, 403 P.2d 145 (Cal. 1965).

(31) *East River Steamship Corp. v. Transamerica Delanval Inc.*, 476 U.S. 858, 106 S. Ct. 2295, 90 L. Ed. 2d 865 (1986).

(32) *Saratoga Fishing Co. v. J. M. Martinac & Co.*, 138 L. Ed. 2d 76, 117 S. Ct. 1783 (1997).

压系统存在设计缺陷导致发动机房起火,船只沉没。美国联邦最高法院认为,原告可获得最初购买者加装设备之损害的侵权法救济,因为它是“其他财产”,而非“财产本身”。该法院通过该案确立的规则是:相比较最初的产品,最初购买者购买产品后加装的设备或部件属于“其他财产”。

有些坚持纯粹经济损失规则的法院,对“初始购买者加装产品或更换产品是否属于其他财产”这一争点也表达了看法。有法院认定,加装产品属于“其他财产”,如在 *Transco Syndicate, Ltd. and Barnacle Marine Management, Inc. v. Bollinger Shipyards, Inc. & Diesel Engine and Parts Co.*⁽³³⁾ 一案中,法院确认,初次购买者在购买产品后加装的物品属于“其他财产”,发动机是独立于拖船的其他产品,可依据侵权法获得赔偿。有法院认定,更换产品不属于“其他财产”,如 *Sea - land Service, Inc. v. General Electric Company Sea - Land Service, Inc.*⁽³⁴⁾ 案中,发动机连杆导致了损害,该连杆已被最初购买者更换过,法院采纳“完整产品规则”,认定产品是发动机而非连杆,连杆不属“其他财产”,更换连杆本身并未改变发动机的性质,即使那些零件是必须加进发动机的,也不适用侵权法。

可见,美国法院在判断是否构成“其他财产”上已经形成了一定的规则。笔者认为,以上两则案例呈现不同结果,意不在“加装产品”与“更换产品”之间作出区分,而是表明不同法院对加装产品或更换产品二者地位的不同见解。但很显然,各法院对初次购买者加装或更换的部件是否属“其他财产”这一争点,远未达成一致。

(三) 中美司法实践适用纯粹经济损失规则的对比

以上分析显示,美国大多数法院接受并认可纯粹经济损失规则,并在这一规则之下发展出判断“其他财产”的一些具体标准和规则;中国大多数法院不倾向于采纳纯粹经济损失规则,《侵权责任法》适用后,该种趋势有增无减。

笔者认为,中美两国法院对待纯粹经济损失的不同态度,各有其正当性。美国法院采纳纯粹经济损失的正当性理由包括:第一,当损害仅对产品自身发生时,侵权责任的威慑价值并不大,且这种损害仅仅是该产品未能符合消费者的期望;第二,如果产品自损依据侵权法获得赔偿,则可能会无限制地扩大生产者的赔偿责任,使其很难考虑商业流程中购买者的预期到底是什么;第三,当事人有机会通过协商达成合意,来分配产品自损的损失,且产品自损的投保难度远远低于产品致人身或其他财产损害的投保难度。

我国法院虽很少在判决书中对产品自损是否可依据侵权法获得救济进行探讨,但笔者所搜集案例中有 1 例对让受害人通过产品侵权责任获得产品自损救济的理由进行了阐述:“国家保护消费者的合法权益不受侵害,消费者在购买、使用商品和接受服务时享有人身、财产安全不受损害的权利,消费者因购买、使用商品或者接受服务受到人身、财产损害的,享有依法获得赔偿的权利。”⁽³⁵⁾ 其虽未明确说明消费者受到损害时享有依法获得产品侵权责任赔偿的权利,但该案判决都依据产品侵权责任相关规则进行。很明显,在对作为弱势群体的消费者利益的保护与对生产者责任进行限制的权衡中,我国法院选择了前者,美国法院选择了后者。

(33) *Transco Syndicate, Ltd. and Barnacle Marine Management, Inc. v. Bollinger Shipyards, Inc. and Diesel Engine and Parts Co.*, 1 F. Supp. 2d 608 (1998).

(34) *Sea - land Service, Inc. v. General Electric Company Sea - Land Service, Inc.*, 134 F.3d 149 (1998).

(35) 张祖银与合肥昌河汽车有限责任公司、常德裕坤汽车销售有限公司、慈利县天隆汽车销售有限公司, (2012) 慈民三初字第 2 号。

四、“以危险方式致产品自损”规则的适用

以危险方式致产品自损规则,是指将产品是否以激烈、危险的方式导致产品自损,作为判断产品自损能否获得侵权法救济的标准。具体来说,产品存在不合理危险且以激烈、危险的方式导致的产品自损,可依据侵权法进行救济;未以激烈、危险的方式导致的产品自损(如因产品性能故障致其无法工作)不能依据侵权法获得救济。该规则最早由美国法院所创立,与我国法院“缺陷致产品自损依侵权法获赔”有异曲同工之妙。

(一) 中国司法实践对“以危险方式致产品自损”规则的适用

在中国法背景之下,法院判决书并未明确是否以危险方式导致自损作为其能否获得侵权法救济的依据和标准,所有案例中原告能否获赔的前提均为产品存在缺陷。若以产品存在危及人身或者财产安全的不合理危险作为产品缺陷的判断依据,以此作为原告获得侵权法救济的标准,实际上与“以危险方式致产品自损”规则很接近。仅仅产品功能缺失导致产品自损,不可能危及人身或财产安全,财产损失永远只限于产品本身。

在笔者搜集的典型产品(如汽车)自燃的案例中,有94.1%的法院认定产品缺陷(不合理危险)致害可依产品责任相关法律获赔,原告的获赔率也高达91%,其他败诉的原因无一例外都是原告不能证明产品缺陷。笔者对部分产品故障(冰箱、空调不制冷)导致产品自损的案例进行研究后发现,法院倾向于依据《消费者权益保护法》《合同法》而非产品侵权责任来判断获赔状况,产品故障导致的产品自损在侵权领域无获赔的空间和可能。以危险方式致害(包括产品自损)是我国大多数法院认定产品自损依侵权法救济的标准,而未以危险方式导致的产品故障很明确被排除在外。我国大多数法院实际上已采纳“以危险方式致产品自损”规则。且我国《侵权责任法》第45条也规定:“因产品缺陷危及他人人身、财产安全的,被侵权人有权请求生产者、销售者承担排除妨碍、消除危险等侵权责任。”“危及”人身、财产安全即满足法律规定之要件,并不要求造成实际损害,这也足以见得“存在造成人身、财产损害的危险”在我国产品责任法中所占地位之重要。

我国学者对产品自损能否获得侵权法救济存在两种观点:认可纯粹经济损失规则的否定说以及有条件限制的肯定说(折衷说)。后者主要是以“附随人身或者其他财产损害”作为产品自损获得侵权法救济的条件。⁽³⁶⁾而我国大多数法院变相地采纳“以危险方式致产品自损”规则,实际上是对附条件的肯定说所定范畴的进一步扩张,将未附随人身伤害或其他财产损害但以危险、激烈方式导致的产品自损,纳入产品侵权责任调整的范畴。笔者认为,这有较大的合理性,在此种危险情况下,未有人身伤害或其他财产损害实际上是非常偶然的,就危险性而言,在路上行驶的汽车自燃仅导致车损,与路上行驶的汽车自燃导致车损及人身伤害,并无本质区别,不能因为偶然性及受害人的运气,将其与有人身伤害的受害人区别开来。

(二) 美国司法实践对“以危险方式致产品自损”规则的适用

在美国产品责任法中,相对于无条件适用纯粹经济损失规则的多数派和无条件拒绝适用纯粹经济损失的少数派而言,以产品是否以危险、激烈的方式或者危险的程度作为产品自损获得侵权法赔偿条件的法院,被East River案认定为“中间派”。而有些法院将“以危险方式致产品自损”规则看作是

(36) 同注3引文,第47页。

“纯粹经济损失”规则的例外,在承认后者的前提下,有限度地采纳前一规则。适用该规则的案例占案例总数的12.2%,原告也有66.7%的较高胜诉率。在适用该规则的案例中,并非所有的原告都能够获得赔偿,这分为两种情况:产品以危险、激烈的方式导致的产品自损可依据侵权法获得救济,产品未以危险、激烈的方式导致的产品自损不能依据侵权法获得救济。

第一种情况是原告因产品自损是以危险、激烈的方式发生而可依据侵权法获得赔偿。如 *McNamee v. American Honda Motor Co. Inc.*⁽³⁷⁾ 案中,原告购买的汽车在正常行驶中失控、轮胎暴死导致汽车损害,但原告所幸未受到伤害,也未有其他财产的损害。法院认定,汽车存在的缺陷状态对买方及其财产构成不合理的危险,且造成损害的方式是突然和实质性的。法院还提到,汽车与其他受损的财产都属原告的财产,意图将这些财产视为整体,侵犯它们就侵犯了原告的财产权。在 *The Washington Water Power Company v. Graybar Electric Company and A. B. Chance Company*⁽³⁸⁾ 一案中,法院首先认定,华盛顿产品责任立法优先于传统的普通法救济,进一步解释虽然该法排除了经济损失的赔偿,但经济损失的涵义是依据伤害风险的分析来确定的,对应依据侵权法获得救济的事故与应依据担保法律获得救济的损失,作出了可行且准确的区分,即达到严重危险程度的事故导致的损失可依据侵权法获得赔偿。*Touchet Valley Grain Growers, Inc. v. Opp & Seibold General Construction, Inc., et al.*⁽³⁹⁾ 案涉及建筑物⁽⁴⁰⁾ 受损,法院适用了“突然和危险”(sudden and dangerous)的标准,认定建筑物具有对人身和财产的不合理危险,建筑物所有人的损失不仅是纯粹经济损失,应适用《华盛顿产品责任法》。法院考量的具体标准包括:缺陷的性质、风险的种类以及损害发生的方式。

第二种情况是原告因产品自损未以危险、激烈的方式发生而不能依据侵权法获得救济。如在 *Staton Hills Wintery Company, Limited v. Lester L. Collons, et al.*⁽⁴¹⁾ 一案中,法院承认,涉及产品自损时,适用“伤害的风险程度”进行分析,包括“突然的和危险的”或灾难性事件的存在这些因素,但本案不适用经济损失例外规则,因为依据伤害风险程度分析,箱子的故障只是纯粹经济损失,它未以危险激烈的方式导致产品自损。

有些法院未采纳该标准,但对该标准的缺点进行了评判。如田纳西州最高法院在 *Lincoln General Insurance Company v. Detroit Diesel Corporation et al.*⁽⁴²⁾ 案中认为,即使产品以危险方式发生损害,经济损失规则也不例外,原因在于很难区分风险的等级、层次以及产品被损害的方式,即“以危险方式致产品自损”规则不具有可操作性,不予采纳。笔者认为,法院的考虑可能有其合理性,但在飞机飞行中的零部件故障、产品自燃、轮船沉没等情况下,危险显而易见,并不需要特殊技术加以鉴别,将此种情况排除出侵权救济的范畴,实则对“幸运”的受害人不公。

(三) 中美司法实践适用“以危险方式致产品自损”规则的对比

通过对中美两国法院适用“以危险方式致产品自损”规则相关案例的考察和比较可以发现,该规则未在美国获得绝大多数法院的认可,却获得我国绝大多数法院的青睐。但与商业关系规则和纯粹

(37) *McNamee v. American Honda Motor Co. Inc.*, 11 Pa. D. & C. 4th 633 (1991).

(38) *The Washington Water Power Company v. Graybar Electric Company and A. B. Chance Company*, 112 Wn. 2d 847; 774 P. 2d 1199 (1989).

(39) *Touchet Valley Grain Growers, Inc. v. Opp & Seibold General Construction, Inc., et al.*, 119 Wn. 2d 334; 831 P. 2d 724 (1992).

(40) 中国《产品质量法》第2条规定,建设工程不适用本法规定,故建筑物不属于中国产品责任法中“产品”的范畴。

(41) *Staton Hills Wintery Company, Limited v. Lester L. Collons, et al.*, 96 Wn. App. 590; 980 P. 2d 784 (1999).

(42) *Lincoln General Insurance Company v. Detroit Diesel Corporation et al.*, 293 S. W. 3d 487 (2009).

经济损失规则相比,该规则是中美两国法院观点最为一致的领域,只是采纳该规则的法院在各自法域所占比例不同。笔者认为,该规则能够为中美不同比例的法院所青睐的主要原因在于:其一,规则本身具有合理性。该规则以“危险性”作为产品自损能依侵权法救济的基础,与产品责任法“解决大规模生产给消费者带来的人身财产安全的问题”这一初衷相一致,与“危险性”是合同与侵权法的本质区别之一相一致,这使其在产品责任框架之下获得正当性。其二,中美产品责任法适用范畴的宽泛。相较他国仅以生产者作为产品责任主体的做法,中美将销售者纳入产品责任主体之范畴,以及其他给予消费者更大保护力度的做法,都表明中美更倾向于消费者利益的价值取向,这使中美不同比例的法院采纳“危险性”作为判断产品能否依侵权法救济的标准。且依笔者之见,以危险方式致产品自损规则既适用于附随人身伤害或其他财产损害的产品自损,也包含未附随人身伤害或其他财产损害但以危险方式导致的产品自损。当然,该规则在美国法院被采纳的比例远远小于其在中国法院被采纳的比例,与美国产品责任法的合同与侵权的“混血”特征、产品责任法近些年的理性回归及便利的诉讼制度不无关联。

五、结论

从以上对产品自身损害救济相关案例的考察和比较分析可以看出,美国法院和中国法院对此争点的态度存在较大差别,判决结果也相应地存在不同,中国消费者胜诉率远远高于美国消费者。得出这一结论的依据为:美国商业关系的前置否决制将部分自损案件排除,筛选出消费者购买产品自用的案件,纯粹经济损失规则又将大多数消费者购买产品自用的案件排除,仅有极少数采纳以危险方式致产品自损规则的中间派法院和更少少数包括产品故障的产品自损都能获得侵权救济的少数派法院,有可能允许受害人依据侵权法获得救济;中国法院不采纳商业关系否决制,很少适用纯粹经济损失规则,产品有不合理危险的缺陷且以危险、激烈的方式导致产品自损,是其让受害人依据侵权法获得救济的依据。

在产品责任领域,美国消费者显然比中国消费者的获赔可能性大、获赔数额高,这也是有些外国生产者对中国消费者另眼相待的重要原因。到底是何种原因导致产品自损领域,中美消费者地位的颠覆?笔者认为,主要原因在于:首先,对商业关系的态度不同。中国产品责任法从《民法通则》《产品质量法》至《侵权责任法》,都未明确将产品责任索赔权局限于个人消费者,《民法通则》规定“他人”、《产品质量法》规定“他人”及“受害人”、《侵权责任法》规定“他人”及“被侵权人”,可以获得产品责任相关赔偿。我国产品责任权利主体不仅包括个人消费者,还包括其他组织。中国法院在产品责任案件中不排除商业关系之诉与此密切相关。虽然美国《侵权法重述:产品责任》(第三版)未明确人身或财产损害的所属,1979年商务部公布的《统一产品责任示范法》也未将索赔人限于自然人,显示其产品责任权利主体的广泛性。但美国产品自损领域的司法实践却足以见得美国法院对产品责任中商业关系之排斥。笔者认为,中国法院不排除商业关系之诉导致中国法院产品责任的实质受案范围远远大于美国法院。其次,民事诉讼制度存在差异。在中国民事诉讼制度下,依据最高法院走向关系案由的司法解释,当事人选择某一诉权就必须将该诉权纳入某一案由,案由不同即属不同案件,不能基于几个案由提起同一诉讼。这意味着,消费者其他财产或人身伤害的损失可通过产品责任获得赔偿,消费者对产品自身损害依据合同法获得救济,须另行提起诉讼,属于另案,消费者选择一种诉权很难全面救济各种损害。这无论给消费者还是法院都带来了极大的不方便。我国也未发展出独立的瑕疵担保

之诉,更不用提在此诉讼之下克服合同关系之束缚。美国产品责任法则允许受害人以多种案由同时提起诉讼,担保(warranty)之诉也可突破合同关系的局限性,将产品自损纳入侵权领域的过失与严格责任之诉,无论在程序上还是实体上似乎都无更多必要。最后,中国产品责任法仍处于关注产品质量的阶段,产品责任仍处于扩张阶段,产品自损纳入产品侵权责任的范畴只是其表现形式之一。美国产品责任法已回归理性发展阶段,20世纪七八十年代产品责任危机的发生已经使美国法律界重新审视严格产品责任,在其他国家亦是如此。故在美国没有特别充分的理由将产品自损纳入产品侵权责任加以救济。

当然,美国产品责任法仍属州普通法这一事实,使得法院在争议问题上更难达成一致意见,更容易存在分歧。美国绝大多数法院对产品自损的侵权法救济持保守态度,但仍有一些法院趋向开放,更有极少数法院趋向“无限开放”,将产品故障致损也纳入产品责任的范畴。中国法院对此争点的观点更趋向一致,且对产品自损的侵权法救济持较开放态度。此种观点的不同导致产品自损领域中美消费者地位的颠覆性变化。但“产品责任法是一个极具挑战性也最能引起争论的法律领域”,⁽⁴³⁾美国法院和中国法院对产品自损侵权法救济的态度仍会处于不断调整之中,消费者的地位也会不断地发生相应的变化。

Comparative Study on the Compensation of Damage to Product Itself between China and America

Dong Chunhua

Abstract: The comparison between Chinese 34 damage to the product cases and American 49 damage to the product itself cases indicates that the commercial relationship rule, pure economic loss rule and “causing damages to the product itself in dangerous way” rule are the most important factors which affect whether the damage to the product itself could get remedy through tort law. Chinese courts usually don't exclude the claims of the commercial parties and are reluctant to apply the pure economic rule but would like to confirm the existence of unreasonably dangerous defect and permit the damage to the product itself to get tort remedy. American court excludes commercial relationship litigation first and the majority courts would apply the pure economic loss rule to bar the tort remedy, the intermediate approach courts prefer to give the tort remedy for the damage to product itself in dangerous way, the minority courts confirm the tort remedy without special limitation. Chinese consumers are more likely to get compensation and more protection in damage to the product itself area while the American consumers are more likely to get more compensation in general product liability area.

Keywords: damage to product itself; pure economic loss; commercial relationship; causing damage in dangerous way

(责任编辑:丁洁琳)

(43) 董春华“生产者破产后产品责任的解决路径”,载《南通大学学报》(社会科学版)2014年第4期,第35页。