

Постоянный комитет по патентному праву

Двадцатая сессия
Женева, 27-31 января 2014 г.

ОГРАНИЧЕНИЯ И ИСКЛЮЧЕНИЯ ИЗ ПАТЕНТНЫХ ПРАВ: ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБЪЕКТОВ ПАТЕНТНЫХ ПРАВ НА ИНОСТРАННЫХ СУДАХ, ВОЗДУШНЫХ СУДАХ И НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ

Документ подготовлен Секретариатом

ВВЕДЕНИЕ

1. В ходе своей девятнадцатой сессии, состоявшейся 25-28 февраля 2013 г., Постоянный комитет по патентному праву (ПКПП) принял согласованное решение о том, что в рамках темы «Ограничения и исключения из патентных прав» Секретариат подготовит, в частности, документ, основанный на материалах, полученных от государств-членов, касающийся применения в государствах-членах перечисленных ниже пяти исключений и ограничений, не включающий оценку эффективности такого применения: частное и/или некоммерческое использование объектов патентных прав, использование объектов патентных прав для экспериментов и/или научных исследований, приготовление лекарственных средств, преждепользование, использование объектов патентных прав на иностранных судах, воздушных судах и наземных транспортных средствах. Документ должен также содержать описание практических проблем, с которыми сталкиваются государства-члены в связи с применением указанных исключений и ограничений.

2. В соответствии с вышеуказанным решением Секретариат направил государствам-членам и региональным патентным ведомствам письмо С.8261 с предложением представить в Международное бюро сведения, дополняющие или актуализирующие сведения, содержащиеся в их ответах на вопросник по исключениям и ограничениям патентных прав (далее – «Вопросник»), посвященный перечисленным выше пяти исключениям и ограничениям. Кроме того, Секретариат предложил направить ответы на Вопросник тем государствам-членам и региональным патентным ведомствам, которые пока не направили свои ответы.

3. В этой связи настоящий документ содержит информацию о том, как в государствах-членах реализованы исключения и/или ограничения, касающиеся использования объектов патентных прав на иностранных судах, воздушных судах и наземных транспортных средствах. Его задача – представить комплексный и сравнительный обзор практики применения исключений и/или ограничений данного типа в соответствии с применимым законодательством государств-членов. Для лучшего понимания объема применения данного исключения в конкретных странах авторы документа предлагают ознакомиться с первоначальными ответами, направленными государствами-членами и одним региональным патентным ведомством. Вопросник, а также ответы государств-членов, опубликованы в полном объеме на вебсайте электронного форума ПКПП по следующему адресу: <http://www.wipo.int/scp/en/exceptions/>. Для облегчения доступа к информации, содержащейся в ответах, все ответы представлены на вебсайте в матричной форме, с гиперссылками к каждому разделу каждого ответа.

4. Документ состоит из трех разделов: (i) цели государственного регулирования, которыми продиктовано предоставление исключения; (ii) применимое законодательство и объем применения исключения, и (iii) проблемы с применением исключения.

5. О том, что их применимое законодательство предусматривает исключения и/или ограничения, касающиеся использования объектов патентных прав на иностранных судах, воздушных судах и наземных транспортных средствах, сообщили следующие государства-члены и региональные патентные ведомства: Албания, Алжир, Армения, Австралия, Австрия, Азербайджан, Бутан, Босния и Герцеговина, Бразилия, Болгария, Буркина-Фасо, Канада, Китай, Чили, Коста-Рика, Хорватия, Чешская Республика, Корейская Народно-Демократическая Республика, Дания, Сальвадор, Финляндия, Франция, Гамбия, Грузия, Германия, Греция, Гонконг (Китай), Венгрия, Израиль, Япония, Кения, Киргизстан, Латвия, Литва, Мадагаскар, Мексика, Марокко, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Оман, Пакистан, Перу, Филиппин, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Румыния, Российская Федерация, Сан-Томе и Принсипи, Сербия, Словакия, Южная Африка, Испания, Шри-Ланка, Швеция, Швейцария, Таджикистан, Таиланд, Турция, Уганда, Украина, Соединенное Королевство, Объединенной Республики Танзании, Соединенные Штаты Америки, Вьетнам, Замбия, Зимбабве и Евразийская патентная организация (70 стран и организаций).

ЦЕЛИ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ, КОТОРЫМИ ПРОДИКТОВАНО ПРЕДОСТАВЛЕНИЕ ИСКЛЮЧЕНИЯ

6. Многие государства-члены заявили, что данное исключение предусмотрено их соответствующим законодательством с общей целью создания условий, при которых использование патентных прав и исполнение их обязательств, предусмотренных статьей 5ter Парижской конвенции об охране промышленной собственности (Парижская конвенция), не создают препятствий для международных перевозок.¹ Ряд других

¹ Так, в ответах государств-членов указываются следующие цели государственного регулирования, которыми продиктовано предоставление исключения: Канада: «уважение суверенных прав государств на применение собственных законов об интеллектуальной собственности и обеспечение условий, при которых движению иностранных судов и т. д. не препятствует угроза нарушения патентного законодательства и соблюдение наших международных обязательств, предусмотренных Парижской конвенцией об охране промышленной собственности»; Китай: «обеспечение свободы международных перевозок, соблюдение норм международной практики и соответствующих положений Парижской конвенции»; Гамбия: «[с]мягчение жесткой практики использования патентных прав против иностранных судов, воздушных судов или наземных транспортных средств»; Германия: «[...] защита международной торговли и перевозок от помех, которые могут быть связаны с патентными притязаниями»; Нидерланды: «беспрепятственное осуществление международной торговли и перевозок»; Мексика: «Государство Мексики гарантирует условия для международного транспорта»; Норвегия: «обеспечение условий, при которых патентные права не создают препятствий для

государств-членов упоминает только указанные выше обязательства, предусмотренные Парижской конвенцией.² Вместе с тем, в некоторых ответах упоминаются обязательства, предусмотренные другими международными договорами. Например, в ответе Пакистана отмечается, что цель данного исключения, в частности – «соблюдение обязательств, предусмотренных Соглашением ТРИПС», а в ответе Кыргызской Республики – соблюдение «обязательств Кыргызской Республики, возникших в результате подписания международных соглашений».³ Кроме того, в ответе Португалии упоминаются «международные договоры, такие как Конвенция о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г».⁴ Кроме того, в ответе Албании отмечается, что «Положения Закона о промышленной собственности № 9947 от 07.08.2008 г. приближены к положениям ЕПК версии 2000 г. и директив ЕС по вопросам изобретений». В ответе Гонконга (Китай) при описании исключения упоминаются законы других стран, в частности, раздел 42 Закона о патентах Ирландии 1992 г.

7. Далее, в ответе Республики Корея, где отмечается, что данное исключение основано на положениях статьи 5ter Парижской конвенции, поясняется, что «[д]аже если работа транспортных средств нарушает права патентообладателя, ущерб, который суда, воздушные суда или наземные транспортные средства, просто перемещающиеся через территорию Республики Корея, нанесут патентообладателю, если это вообще произойдет, будет небольшим, поскольку такие транспортные средства перемещаются через территорию страны за короткое время. Если перемещение таких транспортных средств через территорию Кореи будет запрещено, это создаст критическую проблему для международной транспортной системы».

8. В ответе Венгрии говорится, что «[д]анное исключение связано с территориальным характером патентных прав. Транзитные товары, реализация которых в Венгрии не предусматривается, не поступают на территорию Венгрии». Аналогичным образом, в ответе Чили, где говорится, что «[о]снования данного исключения идентичны основаниям договоров, положениями которых оно предусмотрено», указано, что «[д]анное исключение не имеет своей целью ограничение перемещения товаров и услуг, не предназначенных для сбыта в соответствующей стране».

9. Ряд других государств-членов упомянули о необходимости обеспечения баланса между интересами патентообладателя и общества. Так, в Кении целью считается «[о]беспечение баланса между правами патентообладателя и общественными интересами»; в Кыргызской Республике одной из целей является «соблюдение баланса интересов патентообладателя и общества в целом, ориентированного на цели развития», а в Соединенных Штатах Америки – «установление надлежащего баланса прав».

10. Кроме того, в ответе Пакистана заявляется, что цель исключения, в частности – «стимулировать творческую деятельность и научные исследования».

[Footnote continued from previous page]

международного транспорта»; Румыния: «предусмотрена защита международной торговли и перевозок от патентных притязаний»; Испания: «облегчение свободного передвижения международных транспортных средств с устранением ограничений для такого передвижения, обусловленных существующими патентными правами»; Соединенное Королевство: «движению иностранных судов, и т. д., не должны создаваться препятствия, связанные с угрозой нарушения патентных прав»; и Вьетнам: «Обеспечение передвижения иностранных транспортных средств при транзите через территорию Вьетнама или временном пребывании на его территории».

² См., например, ответы Австралии, Бразилии, Дании, Японии, Латвии, Новой Зеландии, Российской Федерации, Швейцарии, Турции и ЕАПО.

³ Аналогичные ответы были даны Шри-Ланкой, Республикой Молдова и Зимбабве.

⁴ Кроме того, указывается, что «Настоящее исключение было включено в законодательство Португалии в 1995 г., в результате присоединения Португалии к ЕС и последующей ратификации международных договоров и конвенций, таких как Мюнхенская конвенция. Одной из целей принятия этих мер была гармонизация законодательства с положениями статьи 5ter Парижской конвенции.»

ПРИМЕНИМОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО И ОБЪЕМ ПРИМЕНЕНИЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ

11. 65 государств-членов назвали свои законы, предусматривающие исключения и/или ограничения патентных прав, касающиеся использования объектов патентных прав на иностранных судах, воздушных судах и наземных транспортных средствах. В Сальвадоре такое исключение не оговорено прямо в национальном законе об интеллектуальной собственности, но в нем говорится, что «не могут создаваться препятствия свободному движению объектов, содержащих запатентованные элементы». Отметив, что их соответствующие законы не содержат конкретных положений об этом исключении, три государства-члена, а именно, Чили, Коста-Рика и Бразилия, заявили, что в их юрисдикциях действуют положения статьи 5ter Парижской конвенции. Кроме того, в ответе Чили содержится ссылка на статью 27 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (Чикагской конвенции), стороной которой является Чили.

12. Формулировки соответствующих положений, содержащихся в законах многих стран, в основном сходны и отражают текст статьи 5ter Парижской конвенции.⁵ Таким образом, в целом в применимых положениях законодательства государств-членов говорится, что патентная охрана не распространяется на использование запатентованных изобретений на борту иностранных судов, а также на использование запатентованных изобретений в конструкции или при функционировании воздушных судов и средств наземного транспорта, временно или случайно находящихся на их территории, при условии, что такие изобретения используются на них исключительно для нужд таких транспортных средств. В некоторых законах конкретно упоминаются места, в которых должно использоваться запатентованное изобретение: например, «на борту такого судна или в его оборудовании, оснастке, аппаратуре или иных вспомогательных средствах» или «в конструкции или при функционировании воздушных судов и средств наземного транспорта».⁶

13. Хотя в большинстве государств-членов данное исключение касается судов, воздушных судов и наземных транспортных средств, примерно в трети стран оно также касается космических аппаратов.⁷ Кодекс интеллектуальной собственности Франции содержит конкретное положение, касающееся использования запатентованного изобретения в космическом аппарате, где говорится, что «права, предоставляемые патентом, не распространяются на объекты, ввозимые на французскую территорию для целей запуска во внеатмосферное пространство».⁸ В Японии исключение касается судов и воздушных судов. По законодательству Гонконга (Китай) и Соединенного Королевства, данное исключение применяется также к «аппаратам на воздушной подушке».⁹

Страна регистрации транспортных средств

14. Законы некоторых государств-членов гласят, что исключение распространяется на транспортные средства, зарегистрированные в любой другой стране. Законы некоторых других стран конкретно говорят о транспортных средствах, зарегистрированных в

⁵ См., например, законы Албании, Австралии, Чешской Республики, Германии и Израиля.

⁶ См., например, статью 54 Закона о патентах Нидерландов, статью 18(1)(а) Закона о патентах Словакии, статью 52.1 Закона о патентах Испании, раздел 71 Закона о патентах Южной Африки, раздел 60(5) Закона о патентах Соединенного Королевства и раздел 9 Закона о патентах Замбии.

⁷ Это такие государства-члены, как Албания, Алжир, Армения, Австралия, Бразилия, Болгария, Буркина-Фасо, Китай, Дания, Сальвадор, Финляндия, Франция, Венгрия, Кыргызская Республика, Латвия, Мадагаскар, Оман, Польша, Шри-Ланка, Швеция, Швейцария, и Вьетнам.

⁸ Статья L613-5(e) Кодекса интеллектуальной собственности Франции.

⁹ Раздел 75(f) Указа о патентах Гонконга (Китай) и раздел 60(7) Закона о патентах Соединенного Королевства.

государствах-участниках Парижской конвенции и/или ВТО. Примером первого подхода служит Закон о патентах Южной Африки, в котором говорится, что «[д]ля целей настоящего раздела судами и воздушными судами считаются суда и воздушные суда страны, в которой они зарегистрированы, а наземными транспортными средствами – наземные транспортные средства стран, в которых обычно проживают их собственники».¹⁰ Примером второго подхода служит раздел 75(d) Указа о патентах Гонконга (Китай), где говорится, что «патентная охрана не распространяется на использование изобретения, являющегося объектом патентной охраны, (i) на борту судов, зарегистрированных в любых странах-участницах Парижской конвенции или странах, территориях или областях-членах ВТО, кроме Гонконга (Китай); [...]».¹¹

Интерпретация терминов «временно и/или случайно», «при транзите» и «исключительно для нужд»

15. В большинстве государств-членов применение исключения ограничено ситуациями «временного и/или случайного» присутствия иностранных транспортных средств на их национальной территории. Лишь немногие страны дали в своих ответах интерпретацию или определения этих терминов. В ответах Канады и Гонконга (Китай) указывается, что эти слова должны употребляться в их обычном значении. В Китае это исключение касается только любых иностранных транспортных средств, временно перемещающихся через территорию страны, и термин «временно» свидетельствует о том, что такие транспортные средства не используются в стране на постоянной основе. Сюда относятся случаи временного присутствия, то есть присутствия, имеющего место на регулярной основе, и случайного прохождения, то есть прохождения через территорию страны в связи с особыми обстоятельствами, например, заход судов в китайские порты во избежание штормов или вынужденные посадки самолетов в аэропортах Китая в связи с плохими погодными условиями. Аналогичным образом, в пояснении, представленном Российской Федерацией, указывается, что «временно» означает «при транзитном перемещении», «или при международной перевозке в области туризма. Другими словами, это повторяющиеся заходы», в то время как «случайный заход» означает временную ситуацию, «вызванную потерей курса или природной катастрофой, что часто приводит, например, к аварийным посадкам воздушных судов».

16. Кроме того, в Соединенном Королевстве суд принял решение о значении слова «временно», согласно которому «главная цель применения данного слова – проведение различия между судами, занятыми в основном во внутренних операциях, и судами, осуществляющими рейсы между странами». Поскольку «намерение состоит в том, чтобы судно, войдя в ее территориальные воды, затем покинуло их, то, что такие заходы часто повторяются, не меняет того факта, что каждый заход в ее территориальные воды считается кратковременным».¹² В Соединенных Штатах Америки суд интерпретировал выражение «совершающее временные заходы» как «совершающее заходы на конечный

¹⁰ Раздел 71 Закона о патентах Южной Африки. См. также раздел 181 Закона о патентах Израиля, статья 1359 Гражданского кодекса Российской Федерации.

¹¹ См. также статью 102 Кодекса промышленной собственности Португалии, статью 67 Закона о патентах Хорватии, раздел 18(a)(b) Закона о патентах Чешской Республики, статью 55 Закона № 17-97 об охране промышленной собственности Марокко, статью 18(1)(a) Закона о патентах Словакии, статью 24 Закона о патентах Сербии и раздел 60(7) Закона о патентах Соединенного Королевства.

¹² «Stena Aktiebolag» против «Irish Ferries Ltd» [2002] RPC 50 и [2003 г.] RPC 36 CA. Спор касался скоростного катамарана, который использовался для организации регулярного паромного сервиса между Ирландией и Соединенным Королевством, совершая три или четыре рейса в день. Портом приписки судна был Дублин, но в течение каждого рейса оно примерно три часа находилось в территориальных водах Соединенного Королевства. Суд признал, что на надпалубные сооружения судна распространяется патент истца. Истец утверждал при этом, что регулярные и частые рейсы данного судна означают, что на них уже не распространяются положения пункта 60(5)(d), поскольку термин «временно» следует понимать как «в отдельных случаях или эпизодически».

период времени с единственной целью участия в международной торговле»¹³ В связи с этим было дано пояснение, что судно, воздушное судно или наземное транспортное средство, присутствующее на территории страны для разгрузки иностранных товаров и/или погрузки внутренних товаров для их доставки на внешние рынки, считается присутствующим в стране «временно». В ответе Российской Федерации, авиакомпании которой часто арендуют воздушные суда, принадлежащие компаниям других стран, для целей грузовых и пассажирских перевозок, был затронут правовой вопрос о том, распространяется ли данное исключение на арендуемые воздушные суда, в которых воплощено запатентованное изобретение. Ответ состоял в том, что «[о]чевидно, решающим фактором в этом случае является страна регистрации воздушного судна, а не гражданство его собственника [...]. И в этом случае должны применяться общие правила, запрещающие использование в гражданском обороте изделий, в которых воплощены изобретения, запатентованные в России, без разрешения патентообладателя. В тех случаях, когда данный запрет нарушается, на арендодателя воздушных судов распространяются положения об ответственности за нарушение патентных прав». Кроме того, было дано пояснение о том, что «[в]оздушное судно, арендованное для пассажирских перевозок, в этом случае явно не находится в России случайно, и срок действия арендного договора не может служить доказательством того, что оно находится на российской территории «временно», в значении этого термина, предусмотренном Парижской конвенцией».

17. В законах ряда других государств-членов применяются другие термины, определяющие сферу применения исключения. Так, Закон о патентах Венгрии предусматривает, что исключение распространяется на средства связи и транспорта, находящиеся на территории Венгрии «транзитом» или на «иностранные товары, которые не предназначены для реализации» в стране.¹⁴ Аналогичным образом, в Мексике исключение распространяется на использование запатентованного изобретения как «элемента наземных транспортных средств других стран», в тех случаях, когда такие наземные транспортные средства осуществляют «транзитное перемещение» по ее территории.¹⁵ В Японии и Республике Корея патентные права не распространяются ни на транспортные средства,¹⁶ «просто перемещающиеся» через их территорию, ни на используемые при этом машины, аппаратуру, оборудование или иные изделия. Наконец, Закон о патентах Швеции предусматривает, что исключение распространяется на использование изобретения в иностранных транспортных средствах для их собственных нужд, когда они «временно» присутствуют на территории Швеции «в рамках регулярной торговли и перевозок, или по иным причинам».¹⁷

18. В большинстве стран, в которых предусмотрено данное исключение, изобретение должно использоваться «исключительно» для нужд, или «ограничиваться» нуждами судов, воздушных судов, наземных транспортных средств и космических аппаратов. В некоторых других странах такое использование предусмотрено для обеспечения «фактических нужд» указанных транспортных средств.¹⁸ В ответе Российской Федерации, в котором подчеркивается, что такое использование должно совершаться «исключительно для нужд» соответствующих транспортных средств, поясняется, что «такие действия, как производство на борту судна любых изделий или устройств,

¹³ «National Steel Car, Ltd» против «Canadian Pacific RY», 357 f.3d 1319 (2004).

¹⁴ Статья 21(5) Закона о патентах Венгрии.

¹⁵ Статья 22 Закона о промышленной собственности Мексики.

¹⁶ В Японии: суда и воздушные суда; в Республике Корея: суда, воздушные суда или наземные транспортные средства. См. статью 69(2)(i) Закона о патентах Японии или статью 96(1) Закона о патентах Кореи.

¹⁷ Статья 5 Закона о патентах Швеции.

¹⁸ См. статью 69 Закона о патентах Китая, статью 54 Закона о патентах Нидерландов, раздел 79 Закона о патентах Новой Зеландии, раздел 71 Закона о патентах Южной Африки, раздел 9 Закона о патентах Замбии и раздел 81 Закона о патентах Зимбабве.

охраняемых патентом, например, в тех случаях, когда такие изделия и устройства не используются для нужд судна, и в тех случаях, когда сам производственный процесс может также охраняться патентом на производственный процесс, считаются нарушением исключительных прав. Аналогичным образом, нарушением патента считается продажа запатентованных изделий на борту судна [...]». Нарушением патента также считается ситуация, при которой судно используется «в качестве плавучего лечебного учреждения, пока оно временно находится в порту», и на его борту осуществляются хирургические операции с применением хирургических инструментов, входящих в сферу патентной охраны изобретения. В комментариях Российской Федерации также указано, что в сферу применения исключения не входит «их производство, продажа и хранение для целей их введения в гражданский оборот». Аналогичным образом, в ответе Китая говорится, что «использование патента в рамках настоящего положения охватывает использование запатентованных изделий или методов, но не производство, предложение продажи или импорт запатентованных изделий. В Грузии запатентованное изобретение не должно использоваться для «предпринимательских целей».¹⁹ В Канаде использование дополнительно ограничивается уточнением о том, что «оно не должно использоваться для производства любых товаров для их реализации на территории Канады или их экспорта с ее территории».²⁰

Требование взаимности

19. Законы некоторых государств-членов предусматривают, что исключение применяется на основе взаимности, то есть для его предоставления иностранные транспортные средства должны принадлежать стране, предоставляющей такие же права транспортным средствам, зарегистрированным в их стране. Например, статья 13 Закона о патентах Кыргызской Республики предусматривает, что «[т]акие действия не должны считаться нарушением исключительного права патентообладателя, если транспортные средства принадлежат физическим лицам или юридическим лицам стран, предоставляющих такие же права собственникам транспортных средств Кыргызской Республики» Хотя такое же требование существует в соответствующем законодательстве многих стран,²¹ согласно патентному праву Финляндии и Швеции, «соответствующие привилегии», предоставляемые иностранными государствами, могут запрашиваться только для воздушных судов.²² В Китае данное исключение применяется к любым иностранным транспортным средствам, временно перемещающимся по территории страны, и соответствующий патент используется в устройствах и сооружениях, используемых для их собственных нужд, «в соответствии с соглашением, заключенным между страной, к которой оно принадлежит, и Китаем, или в соответствии с любым международным договором, стороной которого являются обе страны, или на базе принципа взаимного использования возможностей».

Импорт запасных частей и комплектующих для воздушных судов

20. Кроме того, национальное законодательство ряда государств-членов допускает импорт запасных частей и комплектующих для воздушных судов без нарушения требований патентной охраны для соблюдения обязательств, предусмотренных статьей 27 Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г.

¹⁹ Статья 52(С) Закона о патентах Грузии.

²⁰ Раздел 23 Закона о патентах Канады.

²¹ См. также статью 17(4) Закона изобретениях, полезных моделях и промышленных образцах Армении, статью 23 Закона о патентах Азербайджана, статьи 21(5) Закона о патентах Венгрии, статью 1359 Гражданского кодекса Российской Федерации, п. 272 раздела 35 Кодекса Соединенных Штатов Америки.

²² Раздел 5(1) Закона о патентах Финляндии и статья 5 Закона о патентах Швеции.

(Чикагская конвенция).²³ В частности, в странах, независимо от наличия патента, запасные части и комплектующие могут ввозиться в эти страны, храниться в них и использоваться для ремонта воздушных судов из другой страны. В этой связи Закон о патентах Норвегии гласит: «Независимо от наличия любого выданного патента, запасные части и комплектующие для воздушных судов могут импортироваться в Норвегию и использоваться в Норвегии для ремонта воздушных судов, зарегистрированных в другом государстве, являющемся стороной [...] Чикагской конвенции, и либо являющемся стороной Парижской конвенции [...], либо имеющем патентное законодательство, признающее изобретения граждан другого государства, являющегося стороной Чикагской конвенции, и обеспечивающее для таких изобретений уровень охраны, в основном соответствующий уровню охраны, предусмотренному Парижской конвенцией».²⁴

Другие критерии

21. Кроме того, применительно к другим критериям, подлежащим применению при определении объема применения исключения, в ответе Республики Молдовы цитируется статья 22(2) Закона № 50/2008 об охране изобретений, где указывается, что «использование должно допускаться, при условии, что оно не вступает в неоправданное противоречие с нормальным использованием запатентованного изобретения и не превосходит неоправданным образом законные интересы патентообладателя, с учетом законных интересов третьих сторон. В противном случае патентообладатель получает право на достаточную компенсацию ущерба, причиненного несанкционированным использованием изобретения».

ПРОБЛЕМЫ С ПРИМЕНЕНИЕМ ИСКЛЮЧЕНИЯ

22. Почти все государства-члены, предусматривающие исключение, выразили мнение о том, что применимая правовая база исключения достаточна для достижения целей, ради которых оно введено, и заявили, что не планируют вносить в нее какие-либо изменения. В Сальвадоре планируется включение в национальный закон об интеллектуальной собственности прямого положения, вводящего данное исключение. В ответе Пакистана говорится, что исключение «считается достаточным», но отмечается, что оно никогда не применялось.

[Конец документа]

²³ Статья 54 Закона о патентах Нидерландов, раздел 101 инструкции к Закону о патентах Норвегии, статья 102 Кодекса промышленной собственности Португалии, статья 75(е) Закона о Патентах Турции и разделы 60(5)(d)-(f) Закона о патентах Соединенного Королевства. В Гонконге (Китай) «настоящее положение применяется только в тех случаях, когда центральное правительство Китайской Народной республики издает акт в порядке исполнения положений Чикагской конвенции» (см. раздел 75(f) Указа о патентах Гонконга (Китай)).

²⁴ Раздел 101 Инструкции к Закону о патентах Норвегии.