

SCP/20/7

الأصل: بالإنكليزية

التاريخ: 16 أكتوبر 2013

## اللجنة الدائمة المعنية بقانون البراءات

### الدورة العشرون

جنيف، من 27 إلى 31 يناير 2014

### استثناءات وتقييدات حقوق البراءات: استخدام أصناف على سفن وطائرات ومركبات برية أجنبية

وثيقة من إعداد الأمانة

#### مقدمة

1. اتفقت اللجنة الدائمة المعنية بقانون البراءات (اللجنة) في دورتها التاسعة عشرة، التي عقدت في الفترة من 25 إلى 28 فبراير 2013، فيما يتعلق بموضوع "استثناءات وتقييدات حقوق البراءات" على أن تتولى الأمانة إعداد عدة أشياء من بينها وثيقة تستند فيها إلى الإسهامات الواردة من الدول الأعضاء بشأن الكيفية التي تنفذ بها الدول الأعضاء الاستثناءات والتقييدات الخمس التالية، دون تقييم فعالية تلك الاستثناءات والتقييدات: الاستخدام الشخصي أو غير التجاري؛ والاستخدام في التجارب أو البحث العلمي؛ وتحضير الأدوية؛ والاستخدام السابق؛ واستخدام أصناف على متن سفن وطائرات ومركبات برية أجنبية. وكان من المقرر كذلك أن تغطي الوثيقة التحديات العملية التي تواجهها الدول الأعضاء في تنفيذها.

2. وعملاً بالقرار سالف الذكر، دعت الأمانة، من خلال المذكرة C.8261، الدول الأعضاء ومكاتب البراءات الإقليمية إلى تقديم معلومات إلى المكتب الدولي تضيف بها مزيداً من المعلومات على ما ورد في ردودها على الاستبيان بشأن الاستثناءات والتقييدات المتعلقة بحقوق البراءة (ويشار إليه فيما يلي باسم "الاستبيان") فيما يتعلق بالاستثناءات والتقييدات الخمس المذكورة أعلاه أو تحديثه. وعلاوةً على ذلك، دعيت الدول الأعضاء ومكاتب البراءات الإقليمية التي لم تكن قد قدمت بعد ردودها على الاستبيان إلى الوفاء بذلك.

3. وعلى ذلك، تعرض هذه الوثيقة معلومات بشأن كيفية تنفيذ الاستثناءات و/أو التقييدات المتعلقة باستخدام أصناف على متن سفن وطائرات ومركبات برية أجنبية في الدول الأعضاء. وترمي الوثيقة إلى توفير نظرة عامة شاملة ومقارنة لتنفيذ استثناء و/أو تقييد يتعلق بهذا الموضوع بمقتضى القوانين السارية لدى الدول الأعضاء. ويشار إلى الردود الأصلية التي قدمتها الدول الأعضاء وأحد مكاتب البراءات الإقليمية لإيضاح نطاق الاستثناء في ولاية قضائية معينة. ويتاح الاستبيان وما ورد له من ردود من الدول

الأعضاء بالكامل على الموقع الإلكتروني للجنة في: <http://www.wipo.int/scp/en/exceptions>. ويعرض الموقع جميع الردود على هيئة مصفوفة بروابط تشعبية إلى كل قسم ضمن كل رد، وذلك لتسهيل الوصول إلى المعلومات الواردة فيها.

4. وتتكون الوثيقة من ثلاثة أقسام: "1" أهداف إتاحة الاستثناء المتعلقة بالسياسة العامة؛ "2" والقانون الساري ونطاق الاستثناء؛ "3" وتحديات التنفيذ.

5. وأفادت الدول الأعضاء ومكتب البراءات الإقليمي الآتي ذكرها أن قوانينها السارية تنص على استثناءات و/أو تقييدات تتعلق باستخدام أصناف على متن سفن وطائرات ومركبات برية أجنبية: ألبانيا والجزائر وأرمينيا وأستراليا والنمسا وأذربيجان وبوتان والبوسنة والهرسك والبرازيل وبلغاريا وبوركينا فاسو وكندا والصين وشيلي وكوستاريكا وكرواتيا وجمهورية التشيك وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والدانمرك والسلفادور وفنلندا وفرنسا وغامبيا وجورجيا وألمانيا واليونان وهونغ كونغ (الصين) وهنغاريا وإسرائيل واليابان وكينيا وقيرغيزستان ولافتيا وليتوانيا ومدغشقر والمكسيك والمغرب وهولندا ونيوزيلندا والنرويج وعمان وباكستان وبيرو والفلبين وبولندا والبرتغال وجمهورية كوريا وجمهورية مولدوفا ورومانيا والاتحاد الروسي وسان تومي وبرينسيبي والصرب وسلوفاكيا وجنوب أفريقيا وإسبانيا وسري لانكا والسويد وسويسرا وطاجيكستان وتايلند وتركيا وأوغندا وأوكرانيا والمملكة المتحدة وجمهورية تنزانيا المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وفيت نام وزامبيا وزمبابوي والمنظمة الأوروبية الآسيوية للبراءات (EAPO) (المجموع 70).

### أهداف إتاحة الاستثناء المتعلقة بالسياسة العامة

6. أفاد الكثير من الدول الأعضاء أن هدفي النص على الاستثناء في قوانينها السارية هما التكفل، بشكل عام، بعدم تسبب حقوق البراءات في تعويق عمليات النقل الدولي، والوفاء بالالتزامات التي فرضتها المادة 5 (ثالثاً) من اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية (اتفاقية باريس)<sup>1</sup>، بينما اقتضت بعض الدول الأعضاء الأخرى على ذكر التزامات اتفاقية باريس المشار إليها أعلاه<sup>2</sup>. ومع ذلك، أشارت بعض الردود إلى التزامات فرضتها معاهدات دولية أخرى، حيث ذكر الرد الوارد من باكستان، على سبيل المثال، أن الاستثناء استهدف، ضمن عدة أمور، "الوفاء بالالتزامات الواردة في اتفاق تريبس"، وذكر رد جمهورية قيرغيزستان الامتثال "لالتزامات جمهورية قيرغيزستان الناشئة عن توقيعها على اتفاقات دولية"<sup>3</sup>، كما أشار الرد الوارد من البرتغال إلى "معاهدات دولية مثل اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في 7 ديسمبر 1944"<sup>4</sup>، بينما ذكر الرد الوارد من ألبانيا أن "القانون 9947 الصادر بتاريخ 7 أغسطس 2008 بشأن الملكية الصناعية يسير على منوال اتفاقية

<sup>1</sup> على سبيل المثال، ساقط الردود الواردة من بعض الدول الأعضاء الأهداف التالية المتعلقة بالسياسة العامة: كندا: "احترام الحقوق السيادية للدول على قوانينها الخاصة بالملكية الفكرية وضمان عدم تعويق التهديد بالتعدي على براءات حركة السفن الأجنبية وما شابهها واحترام التزاماتنا الدولية بمقتضى اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية"؛ الصين: "لضمان حرية النقل الدولي وتماشياً مع الممارسات الدولية والأحكام ذات الصلة من اتفاقية باريس"؛ غامبيا: "لتخفيف وطأة التطبيق القاسي لحقوق البراءات ضد السفن أو الطائرات أو المركبات الأجنبية"؛ ألمانيا: "[...] لحماية الحركة الدولية من المعوقات المحتمل نشوئها نتيجة للمطالبات المتعلقة بحقوق البراءات"؛ هولندا: "سير الحركة الدولية بسلاسة"؛ المكسيك: "تضمن دولة المكسيك عمليات النقل الدولي"؛ النرويج: "ضماناً لعدم تسبب حقوق البراءات في إعاقة النقل الدولي"؛ رومانيا: "يتوخى حماية الحركة الدولية من المطالبات المتعلقة بحقوق البراءات"؛ إسبانيا: "لتيسير حرية عبور وسائل النقل الدولية دون تسبب وجود حقوق براءات سارية في تقييدها"؛ المملكة المتحدة: "ينبغي ألا تعاق حركة السفن الأجنبية وما شابهها بسبب التهديد بالتعدي على براءات"؛ فييت نام: "حفاظاً على سير وسائل النقل الأجنبية التي تمر عبر الأراضي الفيتنامية أو تحط فيها بشكل مؤقت".

<sup>2</sup> انظر، على سبيل المثال، الردود الواردة من أستراليا والبرازيل والدانمرك واليابان ولافتيا ونيوزيلندا والاتحاد الروسي وسويسرا وتركيا والمنظمة الأوروبية الآسيوية للبراءات.

<sup>3</sup> وردت ردود مشابهة من سري لانكا وجمهورية مولدوفا وزمبابوي.

<sup>4</sup> وأضيف كذلك أن "استحداث هذا الاستثناء في القانون البرتغالي عام 1995 نتج عن انضمام البرتغال إلى الاتحاد الأوروبي وما استتبعه من تصديق على معاهدات واتفاقيات دولية، مثل اتفاقية ميونيخ. وكان من المقاصد تحقيق الانساق مع المادة 5 (ثالثاً) من اتفاقية باريس".

البراءات الأوروبية لعام 2000 وتوجيهات الاتحاد الأوروبي المتعلقة بالاختراعات". أما عن رد هونغ كونغ، فقد أشير فيه إلى قوانين ولايات قضائية أخرى، لا سيما المادة 42 من قانون البراءات الإيرلندي، في صياغة الاستثناء.

7. وعلاوةً على ذلك، أشير في الرد الوارد من جمهورية كوريا إلى أن الاستثناء استند إلى المادة 5(ثالثاً) من اتفاقية باريس، ووضح أنه "حتى لو تسبب تشغيل وسائل نقل في التعدي على حقوق مالك براءة، فإن الضرر الذي قد تلحقه السفن أو الطائرات أو المركبات التي تمر من خلال جمهورية كوريا لا أكثر بمالك البراءة، إن وجد أصلاً، طفيف لأن وسائل النقل هذه لا يزيد أمرها على المرور عبر البلاد في وقت قصير. ومن شأن حظر مرور وسائل النقل هذه عبر كوريا أن يسبب مشكلة جسيمة في نظام النقل الدولي".

8. وورد في رد هنغاريا أن "هذا الاستثناء يتصل بإقليمية حقوق البراءة، حيث إن تلك السلع العابرة التي لا يقصد طرحها في أسواق لا تدخل أراضي هنغاريا". وعلى نفس المنوال، ذكر في الرد الوارد من شيلي أن "هذا الاستثناء يقوم على نفس أساس المعاهدات التي ينشأ فيها" وأفاد أن "هذا الاستثناء يرمي إلى تجنّب نقل السلع والخدمات التي لا يقصد الاتجار بها في البلد المعني أي قيود".

9. وأشارت بعض الدول الأعضاء الأخرى إلى تحقيق توازن بين مصالح مالك البراءة وعموم الجماهير. فعلى سبيل المثال، جاء في رد كينيا "ضمان تحقيق توازن بين حقوق مالك البراءة والصالح العام"، وكان أحد الأهداف في جمهورية فيرنغيزستان "إقامة توازن بين مصالح مالك البراءة وسائر المجتمع بما يستهدف التنمية"، وفي الولايات المتحدة الأمريكية "تحقيق توازن ملائم للحقوق".

10. وعلاوةً على ذلك، أفاد الرد الوارد من باكستان أن المقصود من الاستثناء من بين عدة أمور "تعزيز الإبداع والبحث".

## القانون الساري ونطاق الاستثناء

11. أفادت خمس وستون دولة عضو عن قوانينها التي تنص على استثناءات و/أو تقييدات تتعلق باستخدام أصناف على متن سفن وطائرات ومركبات برية أجنبية. وفي السلفادور، لا يضمن قانون الملكية الفكرية استثناءً صريحاً من هذا القبيل، غير أنه اعتُبر أن "النقل الحر للمادة التي تحتوي على عناصر محمية ببراءات لا يمكن تعويقه". وذكرت ثلاث دول أعضاء، هي تعييناً شيلي وكوستاريكا والبرازيل، أن قوانينها السارية لا تضم حكماً محدداً بشأن ذلك الاستثناء، ومع ذلك ذكرت أن المادة 5(ثالثاً) من اتفاقية باريس مطبقة في ولاياتها القضائية. وبالإضافة إلى ذلك، أشار الرد الوارد من شيلي إلى المادة 27 من اتفاقية الطيران المدني الدولي بتاريخ 7 ديسمبر 1944 (اتفاقية شيكاغو)، والتي تضم هذا البلد طرفاً فيها.

12. وتشابهت إلى حد كبير صياغات الأحكام ذات الصلة المطبقة في كثير من البلدان، وتعكس المادة 5(ثالثاً) من اتفاقية باريس<sup>5</sup>. وعلى ذلك، وبشكل عام، نصت الأحكام السارية لدى معظم الدول الأعضاء أن أثر البراءة لا يمتد ليشمل استخدام اختراعات محمية ببراءات على متن سفن أجنبية واستخدام اختراعات محمية ببراءات في تصنيع أو تشغيل طائرات ومركبات برية تدخل أراضيها بشكل مؤقت أو عرضي، شريطة ألا تستخدم هذه الاختراعات إلا حصرياً لاحتياجات وسائل النقل تلك. وعيّنت بعض القوانين الأماكن التي يجوز فيها توظيف هذه الاختراعات المحمية ببراءات إذ ذكرت، على سبيل المثال،

<sup>5</sup> انظر، على سبيل المثال، ألبانيا وأستراليا وجمهورية التشيك وألمانيا وإسرائيل.

"في جسم تلك السفينة أو في آلاتها أو رافعاتها أو أجهزتها أو غير ذلك من ملحقاتها" أو "في بناء أو تشغيل طائرات أو مركبات برية"<sup>6</sup>.

13. وبينما طُبق الاستثناء بالنسبة إلى السفن والطائرات والمركبات البرية في معظم الدول الأعضاء، فقد طُبق الاستثناء كذلك على المركبات الفضائية في حوالي ثلث البلدان<sup>7</sup>. وضم قانون الملكية الفكرية الفرنسي حكماً محدداً يتعلق باستخدام اختراع محمي ببراءات في مركبة فضائية نص على أنه "لا تمتد الحقوق الممنوحة بحكم البراءة إلى أجسام مقصود إطلاقها إلى الفضاء الخارج عن الغلاف الجوي إذا أدخلت في أراض فرنسية"<sup>8</sup>. وفي اليابان، طُبق الاستثناء بالنسبة إلى السفن والطائرات. كما طبق قانونا هونغ كونغ، الصين والمملكة المتحدة هذا الاستثناء بالنسبة إلى "الحوامات" أيضاً<sup>9</sup>.

#### بلد تسجيل وسيلة النقل

14. نصت قوانين بعض الدول الأعضاء على انطباق الاستثناء على وسائل النقل المسجلة في أي بلد آخر، بينما تشير قوانين بلدان أخرى تحديداً إلى وسائل النقل المسجلة في دول أعضاء أطراف في اتفاقية باريس و/أو منظمة التجارة العالمية. ومن نماذج الصنف الأول قانون البراءات في جنوب أفريقيا، حيث ينص على أنه "لأغراض هذه المادة، تعتبر السفن والطائرات هي سفن وطائرات البلد الذي سجلت فيه، وتعتبر المركبات البرية هي المركبات البرية للبلد الذي يتخذه ملاكها محلاً لإقامتهم المعتادة"<sup>10</sup>. ومن نماذج الصنف الثاني، المادة 75(د) من قانون البراءات في هونغ كونغ، الصين، حيث تنص على أنه "لا ينسحب حق براءة ما على استخدام الاختراع موضوع البراءة - "1" على متن سفن مسجلة في أي من بلدان اتفاقية باريس أو البلدان أو الأقاليم أو المناطق الأعضاء في منظمة التجارة العالمية عدا هونغ كونغ، الصين؛ [...]"<sup>11</sup>.

#### تفسير المصطلحات "مؤقت و/أو عرضي" و"العابرة" و"حصرياً لاحتياجات"

15. كان نطاق الاستثناء محدوداً في معظم الدول الأعضاء بحالات دخول وسائل النقل الأجنبية "المؤقتة و/أو العرضية" في أراضيها الوطنية. ولم يقدم تفسيراً أو تعريفات لهذين المصطلحين إلا عدد قليل من البلدان. وذكر في الردود الواردة من كندا وهونغ كونغ، الصين أنه ينبغي استعمال هذه الكلمات لما وضعت له أصلاً. وفي الصين، لم يطبق هذا الاستثناء إلا على أي وسائل نقل أجنبية تمر بشكل مؤقت عبر أراضيها، حيث يقتضي مصطلح "المؤقتة" عدم تشغيل وسيلة النقل المعنية في ذلك البلد بشكل دائم. ويتضمن ذلك حالات الدخول المؤقت، بمعنى الدخول المنتظم وحالات المرور العرضي، أي حالات المرور عبر أراضيها نظراً لظروف خاصة، مثل السفن التي تدخل ميناء الصين لتجنب عاصفة أو الطائرات التي تهبط اضطرارياً في ميناء الصين نظراً لسوء الأحوال الجوية. وعلى نحو مشابه، أوضح التفسير الوارد من الاتحاد الروسي أن "مؤقتة" تعني "عابرة"، "أو في حالة النقل الدولي في مجال السياحة. أي أن هذه زيارات متكررة"، بينما تعبر "زيارة عرضية"

<sup>6</sup> انظر، على سبيل المثال، المادة 54 من قانون البراءات في هولندا، والمادة 18(1)(أ) من قانون البراءات في سلوفاكيا، والمادة 1.52 من قانون البراءات في إسبانيا، والمادة 71 من قانون البراءات في جنوب أفريقيا، والمادة 60(5) من قانون البراءات في المملكة المتحدة، والمادة 9 من قانون البراءات في زامبيا.

<sup>7</sup> هذه الدول الأعضاء هي: ألبانيا والجزائر وأرمينيا وأستراليا والبرازيل وبلغاريا وبوركينا فاسو والصين والدايمرك والسلفادور وفنلندا وفرنسا وهنغاريا وجمهورية قبرغزستان ولاتفيا ومدغشقر وعمان وبولندا وسري لانكا والسويد وسويسرا وفيت نام.

<sup>8</sup> المادة 613-5(هـ) من قانون الملكية الفكرية الفرنسي.

<sup>9</sup> المادة 75(و) من قانون البراءات في هونغ كونغ، الصين والمادة 60(7) من قانون البراءات في المملكة المتحدة.

<sup>10</sup> المادة 71 من قانون البراءات في جنوب أفريقيا. انظر أيضاً المادة 181 من قانون البراءات الإسرائيلي والمادة 1359 من القانون المدني في الاتحاد الروسي.

<sup>11</sup> انظر أيضاً المادة 102 من قانون الملكية الصناعية في البرتغال، والمادة 67 من قانون البراءات في كرواتيا، والمادة 18(أ)(ب) من قانون البراءات في جمهورية التشيك، والمادة 55 من القانون رقم 97-17 بشأن حماية الملكية الصناعية في المغرب، والمادة 18(1)(أ) من قانون البراءات في سلوفاكيا، والمادة 24 من قانون البراءات في الصرب، والمادة 60(7) من قانون البراءات في المملكة المتحدة.

عن موقف مؤقت "ينشأ إذا ضل المرء الطريق أو حدثت كارثة طبيعية، مما يتسبب في حالات كثيرة في هبوط طائرة اضطرارياً، على سبيل المثال".

16. وعلاوة على ذلك، قضت المحكمة في المملكة المتحدة بشأن مدلول كلمة "مؤقت" بأن "الغرض الأساسي من الكلمة هو التمييز بين السفن المشتركة في عمليات داخلية بالأساس وتلك التي تنتقل بين البلدان". وذلك أن "المقصود للسفينة هو دخول المياه الإقليمية ثم مغادرتها، ولا يغير تكرار العبور بكثرة من حقيقة الهدف أن يستغرق كل دخول في مياهها زمناً قصيراً"<sup>12</sup>. وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فسرت المحكمة عبارة "تدخل بشكل مؤقت" على أنها تعني "الدخول لفترة زمنية محددة المدة بغرض أوحده هو المشاركة في تجارة دولية"<sup>13</sup>. وعلى ذلك، فقد بين التوضيح أن أي سفينة أو طائرة أو مركبة تدخل لتفريغ بضائع و/أو تحميل بضائع محلية موجهة إلى أسواق أجنبية تعتبر داخلة "بشكل مؤقت". وفي الاتحاد الروسي، نظراً لأن شركات الطيران الروسية تكثر من استئجار طائرات مملوكة لشركات تتبع دولاً أخرى لنقل البضائع والركاب، فقد أثبتت مسألة قانونية بشأن شمول الاستثناء الطائرات المستأجرة التي تضم اختراعاً محمياً براءة. وورد في الرد أنه "من الواضح أن العامل الحاسم في هذه الحالة هو بلد تسجيل الطائرة وليس جنسية مالكيها [...]". وفي هذه الحالة، ينبغي تطبيق القواعد العامة بشأن حظر استخدام أصناف تضم اختراعات محمية في روسيا ببراءات في حركة التداول المدني دون إذن من صاحب البراءة. وإذا وقع تعدي على هذا الحظر فإن مستأجر الطائرة يخضع للأحكام المتعلقة بالمسؤولية عن التعدي على براءة. كما ورد في التوضيح أنه "من الجلي أن أي طائرة مستأجرة لنقل الركاب في هذه الحالة ليست في روسيا بشكل عارض، وليست مدة التأجير دليلاً على وجودها في الأراضي الروسية 'بشكل مؤقت' على النحو المعرف في اتفاقية باريس".

17. وطبقت بعض الدول الأعضاء الأخرى مصطلحات أخرى لتعريف نطاق الاستثناء. فعلى سبيل المثال، ينص قانون البراءات في هنغاريا على أن الاستثناء يُطبق بالنسبة إلى وسائل الاتصال والنقل "العابرة" في أراضي هنغاريا أو إلى "السلع الأجنبية التي لا يُقصد طرحها في الأسواق" في البلاد<sup>14</sup>. وعلى نفس المنوال، يُطبق الاستثناء في المكسيك بالنسبة إلى استخدام الاختراع المحمي ببراءة في "مركبات لبلدان أخرى تمثل جزءاً منها"، حيث تكون تلك المركبات "عابرة" في أراضيها<sup>15</sup>. وفي اليابان وكوريا، لا تسري حقوق البراءات ضد وسائل النقل<sup>16</sup> التي لا تريد على "مجرد المرور" عبر أراضيها، ولا تسري كذلك ضد الآلات ولا الأجهزة ولا المعدات ولا غيرها من المنتجات المستخدمة لها. وأخيراً، ينص قانون البراءات السويدي على أن الاستثناء ينطبق على استخدام الاختراع الموجود على وسيلة نقل أجنبية لاحتياجاتها الخاصة عندما تدخل السويد "مؤقتاً ضمن حركة سير منتظمة أو خلاف ذلك"<sup>17</sup>.

18. وفي معظم البلدان التي أتاحت هذا الاستثناء، يتعين قصر استخدام الاختراع "حصرياً" أو "تقييده على" احتياجات السفن والطائرات والمركبات البرية والمركبات الفضائية. وفي بعض البلدان الأخرى، ينحصر ذلك الاستخدام على "الاحتياجات الفعلية" لوسيلة النقل المحددة<sup>18</sup>. ووضح الرد الوارد من الاتحاد الروسي على الاستبيان، إذ أثبت وجوب قصر

<sup>12</sup> شركة "ستينا" المحدودة ضد شركة "أيريش فيريز" المحدودة 50 RPC [2002] و 36 CA RPC [2003]. تعلقت القضية بسفينة مزدوجة عالية السرعة مستخدمة لتقديم خدمة عبارات منتظمة بين إيرلندا والمملكة المتحدة، بثلاث أو أربع رحلات عبور يومياً. وكان ميناء الموطن بالنسبة إلى السفينة في دبلن، لكنها كانت تبقى حوالي ثلاث ساعات في المياه الإقليمية للمملكة المتحدة مع كل عبور. وقد وجد أن البنية الفوقية للسفينة تقع ضمن نطاق براءة المدعي، واحتج المدعي بأن رحلات عبور السفينة المنتظمة والمتكررة تخرج بها عن نطاق المادة 60(5)(د) لأنه ينبغي تفسير "مؤقتة" على معنى "مناسبات متفرقة أو عارضة".

<sup>13</sup> شركة "ناشيونال ستيل كار" المحدودة ضد شركة "سكك حديد كندايدان باسيفيك"، (2004) 1319 f.3d 357.

<sup>14</sup> المادة 21(5) من قانون البراءات في هنغاريا.

<sup>15</sup> المادة 22 من قانون الملكية الصناعية في المكسيك.

<sup>16</sup> في اليابان: السفن والطائرات؛ في جمهورية كوريا: السفن أو الطائرات أو المركبات. انظر المادة 69(2) "1" من قانون البراءات الياباني، أو المادة 96(1) من قانون البراءات الكوري.

<sup>17</sup> المادة 5 من قانون البراءات السويدي.

<sup>18</sup> انظر، على سبيل المثال، المادة 69 من قانون البراءات في الصين، والمادة 54 من قانون البراءات في هولندا، والمادة 79 من قانون البراءات في نيوزيلندا، والمادة 71 من قانون البراءات في جنوب أفريقيا، والمادة 9 من قانون البراءات في زامبيا، والمادة 81 من قانون البراءات في زيمبابوي.

ذلك الاستخدام "حصرياً على احتياجات" وسيلة النقل محل النظر، أن "أي أفعال على شاكلة إنتاج أي منتجات أو أجهزة مشمولة في البراءة على متن سفينة، على سبيل المثال، إذا لم تكن هذه المنتجات أو الأجهزة تستخدم لاحتياجات السفينة، مع احتمال اندراج عملية الإنتاج ذاتها ضمن البراءة للعملية، تُعتبر تعدياً على حقوق استثنائية. وعلى نفس المنوال، يُعتبر بيع أي منتجات محمية براءات على متن سفينة تعدياً [...]". ومن الأوجه الأخرى للتعدي على براءة ما استخدام سفينة "كمستشفى عائم أثناء رسوها بشكل مؤقت في ميناء"، وإجراء عمليات جراحية باستخدام أدوات جراحية مشمولة في نطاق مطالبات البراءة على متن السفينة. كما جاء في التفسير الوارد من الاتحاد الروسي أن "تصنيعها وبيعها وتخزينها لأغراض الإدخال في حركة التداول المدني" مستبعد من نطاق الاستثناء. وبشكل مشابه، أفاد الرد الوارد من الصين أن "استخدام البراءة بمقتضى هذا الحكم يشمل استخدام منتجات محمية براءات أو أساليب محمية براءات، ولكنه لا يشمل تصنيع منتجات محمية براءات ولا عرضها للبيع ولا استيرادها". وفي جورجيا، لا يجوز استخدام الاختراع المحمي براءة "لأغراض تجارية"<sup>19</sup>. وفي كندا، أُضيف إلى تعريف الاستخدام ما عيّن "الاستخدام لتصنيع أي سلع بغرض بيعها في كندا أو تصديرها منها"<sup>20</sup>.

### اشتراط المعاملة بالمثل

19. نصت قوانين بعض الدول الأعضاء على تطبيق الاستثناء على أساس متبادل، بمعنى وجوب تبعية وسيلة النقل الأجنبية لبلد يمنح نفس الحقوق لوسائل النقل المسجلة في بلدها. فعلى سبيل المثال، تنص المادة 13 من قانون البراءات في جمهورية قيرغيزستان على أن "هذه الأفعال لا تُعتبر تعدياً على الحق الاستثنائي للمالك البراءة إذا كانت مرافق النقل مملوكة لأشخاص طبيعيين أو كيانات قانونية مما يتبع بلدان تكفل نفس الحقوق لملاك مرافق النقل التابعين لجمهورية قيرغيزستان". وبينما تضم القوانين السارية في كثير من البلدان شرطاً مشابهاً<sup>21</sup>، لا يشترط قانونا البراءات في فنلندا والسويد "الامتيازات المناظرة" من بلدان أجنبية إلا بالنسبة إلى الطائرات<sup>22</sup>. وفي الصين، يُطبق الاستثناء بالنسبة إلى أي وسيلة نقل أجنبية تمر بشكل مؤقت عبر أراضيها مع استخدام البراءة ذات الصلة في الأجهزة والتراكيب الموضوعة لاحتياجاتها الخاصة "وفقاً للاتفاق المبرم بين البلد الذي تتبعه والصين، أو وفقاً لأي معاهدة دولية انضم إليها البلدان، أو على أساس مبدأ المنفعة المتبادلة".

### استيراد قطع غيار ومستلزمات للطائرات

20. بالإضافة إلى ما سبق، سمحت القوانين الوطنية في عدد قليل من الدول الأعضاء باستيراد قطع غيار ومستلزمات للطائرات دون الخضوع لدعاوى التعدي وفاءً بالالتزامات التي تفرضها المادة 27 من اتفاقية الطيران المدني الدولي بتاريخ 7 ديسمبر 1944 (اتفاقية شيكاغو)<sup>23</sup>. ويجوز على الأخص في تلك البلدان، حتى وإن وجدت براءة، استيراد قطع الغيار والمستلزمات إلى بلدانها وتخزينها واستخدامها لإصلاح طائرة تابعة لبلد أجنبي. وفي هذا الصدد، ينص قانون البراءات النرويجي على أنه "بالرغم من أي براءة ممنوحة، يجوز استيراد قطع غيار ومستلزمات للطائرات إلى النرويج واستخدامها في النرويج لإصلاح طائرات مسجلة في دولة أجنبية طرف في [...] اتفاقية شيكاغو علاوةً على كونها طرفاً في اتفاقية باريس

<sup>19</sup> المادة 52(جيم) من قانون البراءات في جورجيا.

<sup>20</sup> المادة 23 من قانون البراءات في كندا.

<sup>21</sup> انظر أيضاً المادة 17(4) من قانون الاختراعات ونماذج المنفعة والرسوم والنماذج الصناعية في أرمينيا، والمادة 23 من قانون البراءات في أذربيجان،

والمادة 21(5) من قانون البراءات في هنغاريا، والمادة 1359 من القانون المدني في الاتحاد الروسي، والمادة 35 من قانون الولايات المتحدة 272.

<sup>22</sup> المادة 5(1) من قانون البراءات في فنلندا والمادة 5 من قانون البراءات السويدي.

<sup>23</sup> المادة 54 من قانون البراءات في هولندا، والمادة 101 من اللائحة التنفيذية لقانون البراءات النرويجي، والمادة 102 من قانون الملكية الصناعية في

البرتغال، والمادة 75(هـ) من القانون بمرسوم التركي بشأن البراءات، والمادة 60(5)(د) - (و) من قانون البراءات في المملكة المتحدة. وفي هونغ كونغ،

الصين "لا ينطبق هذا الحكم إلا على الحالات التي تصدر لها الحكومة الشعبية المركزية الصينية إعلاناً بغية الوفاء بأحكام اتفاقية شيكاغو". انظر المادة

75(و) من قانون البراءات في هونغ كونغ، الصين.

[...] أو على وجود تشريع بشأن البراءات لديها يعترف بالاختراعات التي يبتكرها مواطنو دولة أخرى عضو في اتفاقية شيكاغو ويكفل لتلك الاختراعات مستوى من الحماية يتماشى بشكل أساسي مع الحماية المكفولة بمقتضى اتفاقية باريس<sup>24</sup>.

### معايير أخرى

21. بالإضافة إلى ما سبق، وفيما يتعلق بالمعايير الأخرى المقرر تطبيقها في تحديد نطاق الاستثناء، استشهد الرد الوارد من جمهورية مولدوفا بالمادة 22(2) من القانون 50/2008 بشأن حماية الاختراعات، التي نصت على أنه "يُسمح بالاستخدام، شريطة ألا يتعارض ذلك على نحو غير معقول مع استخدام طبيعي للاختراع المحمي ببراءة ولا يخل على نحو غير معقول بالمصالح المشروعة لمالك البراءة، مع مراعاة المصالح المشروعة للأطراف الثالثة. وفي الحالة المقابلة، يستحق مالك البراءة تعويضاً ملائماً عما يلحق به من ضرر نتيجة للاستغلال غير المصرح به للاختراع".

### تحديات التنفيذ

22. اعتبرت جميع الدول الأعضاء التي تتيح الاستثناء تقريباً أن الإطار القانوني للاستثناء مناسب لتحقيق الأهداف المنشودة، ولم توجد أي خطة لتعديله. وفي السلفادور، يُتوخى استحداث حكم صريح يتعلق بهذا الاستثناء في قانون الملكية الفكرية لديها. كما أفاد الرد الوارد من باكستان أن الاستثناء "يُعتبر وافياً"، مع ملاحظة أنه لم تنشأ قط حاجة إلى إعماله.

[نهاية الوثيقة]