

## Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes

**Vigésima sesión**  
**Ginebra, 27 a 31 de enero de 2014**

### EXCEPCIONES Y LIMITACIONES A LOS DERECHOS CONFERIDOS POR LAS PATENTES: USO DE ARTÍCULOS EN NAVÍOS, AERONAVES Y VEHÍCULOS TERRESTRES EXTRANJEROS

*Documento preparado por la Secretaría*

#### INTRODUCCIÓN

1. En su decimonovena sesión, celebrada del 25 al 28 de febrero de 2013, el Comité Permanente sobre el Derecho de Patentes (SCP) acordó que, en relación con el tema de las "excepciones y limitaciones a los derechos conferidos por las patentes", la Secretaría prepararía, entre otras cosas, un documento, sobre la base de los comentarios recibidos de los Estados miembros, acerca de la manera en que se aplican las cinco excepciones y limitaciones siguientes en los Estados miembros, sin evaluar la eficacia de dichas excepciones y limitaciones: uso privado y no comercial; uso con fines experimentales o de investigación científica; preparación de fármacos; uso anterior; y uso de artículos en navíos, aeronaves y vehículos terrestres extranjeros. El documento debería abarcar asimismo los problemas que encuentran en la práctica los Estados miembros al aplicar dichas excepciones y limitaciones.
2. De conformidad con esa decisión, mediante la Nota C.8261, la Secretaría invitó a los Estados miembros y las oficinas regionales de patentes a que facilitasen a la Oficina Internacional información complementaria o actualizada respecto de la que habían facilitado en sus respuestas al cuestionario sobre excepciones y limitaciones a los derechos conferidos por las patentes (en adelante, "el cuestionario") con relación a las cinco excepciones y limitaciones anteriores. Además, invitó a los Estados miembros y a las oficinas regionales de patentes que aún no habían presentado sus respuestas al cuestionario a que lo hiciesen.
3. En consecuencia, en el presente documento se informa de cómo se han aplicado las excepciones y limitaciones relacionadas con el uso de artículos en navíos, aeronaves y vehículos terrestres extranjeros en los Estados miembros. El documento tiene por objeto ofrecer un panorama general comparado de la aplicación de las excepciones o limitaciones en esta materia con arreglo a la legislación vigente de los Estados miembros. A fin de aclarar el

alcance de una excepción en una jurisdicción en particular, se hará referencia a las respuestas originales enviadas por los Estados miembros y las oficinas regionales de patentes. El cuestionario y las respuestas recibidas de los Estados miembros se encuentran publicadas íntegramente en el foro electrónico del SCP del sitio web de la OMPI, en:

<http://www.wipo.int/scp/es/exceptions/>. Con el fin de facilitar el acceso a la información contenida en las respuestas, en dicho sitio web se exponen las respuestas en forma de cuadro con enlaces las secciones a que corresponde cada una de ellas.

4. El documento consta de tres secciones: i) Objetivos de política pública que dan fundamento a la excepción; ii) Legislación aplicable y alcance de la excepción; y iii) Problemas en la aplicación.

5. Los siguientes Estados miembros y una oficina regional de patentes indicaron que su legislación vigente prevé excepciones o limitaciones relacionadas con el uso de artículos en navíos, aeronaves y vehículos: Albania, Alemania, Argelia, Armenia, Australia, Austria, Azerbaiyán, Bhután, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, Canadá, Chile, China, Costa Rica, Croacia, Dinamarca, El Salvador, Eslovaquia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gambia, Georgia, Grecia, Hong Kong (China), Hungría, Israel, Japón, Kenya, Kirguistán, Letonia, Lituania, Madagascar, Marruecos, México, Noruega, Nueva Zelanda, Omán, Países Bajos, Pakistán, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Checa, República de Corea, República de Moldova, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Rumania, Sao Tomé y Príncipe, Serbia, Sri Lanka, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tailandia, Tayikistán, Turquía, Ucrania, Uganda, Viet Nam, Zambia, Zimbabwe y la Oficina Eurasiática de Patentes (EAPO) (70 en total).

## **OBJETIVOS DE POLÍTICA PÚBLICA QUE DAN FUNDAMENTO A LA EXCEPCIÓN**

6. Muchos Estados miembros señalaron que los objetivos del establecimiento de la excepción en sus respectivas leyes son asegurar, en general, que el funcionamiento del transporte internacional no se vea impedido por derechos de patente, además de aplicar las obligaciones previstas en el artículo 5ter del Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial (Convenio de París).<sup>1</sup> Otros Estados miembros se referían únicamente a las mencionadas obligaciones del Convenio de París.<sup>2</sup> Algunas respuestas remiten a las obligaciones previstas en otros tratados internacionales. Por ejemplo, en su respuesta, el Pakistán señaló que la excepción tiene por objeto, entre otras cosas, “satisfacer las obligaciones previstas en el Acuerdo sobre los ADPIC”, y Kirguistán, “cumplir con las obligaciones de Kirguistán contraídas tras la firma de acuerdos internacionales”.<sup>3</sup> Por otra

<sup>1</sup> Por ejemplo, en las respuestas de diferentes Estados miembros figuraban los siguientes objetivos de política pública de la excepción: Canadá: “Respetar los derechos soberanos de las naciones sobre sus propias leyes de P.I. y garantizar que la circulación de navíos extranjeros, etcétera, no se vea impedida por la amenaza de la infracción de patentes; asimismo, respetar nuestras obligaciones internacionales en virtud del Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial”; China: “Asegurar la libre circulación del transporte internacional y su conformidad con las prácticas internacionales y con las disposiciones pertinentes del Convenio de París”; Gambia: “mitigar la aplicación severa de derechos de patente sobre navíos, aeronaves y vehículos extranjeros”; Alemania: “[...] proteger el tráfico internacional de los perjuicios que pueda producir la reivindicación de derechos de patente”; Países Bajos: “Buen funcionamiento del tráfico internacional”; México: “El Estado mexicano garantiza el funcionamiento del transporte internacional”; Noruega: “Garantizar que los derechos de patente no obstruyan el transporte internacional”; Rumania: “Proteger el tráfico internacional de la reivindicación de derechos de patente”; España: “Facilitar la libre circulación de medios internacionales de transporte sin que se vea limitada por la aplicación de derechos de patente”; Reino Unido: “El movimiento de navíos extranjeros, etcétera, no debe verse perjudicado por la amenaza de la infracción de patentes”; y Viet Nam: “Mantener el funcionamiento de medios de transporte extranjeros en tránsito o que estén temporalmente en territorio vietnamita”.

<sup>2</sup> Por ejemplo, véanse las respuestas de Australia, Brasil, Dinamarca, la Federación de Rusia, Japón, Letonia, Nueva Zelanda, Suiza, Turquía y la EAPO.

<sup>3</sup> La República de Moldova, Sri Lanka y Zimbabwe facilitaron respuestas similares.

parte, en su respuesta, Portugal hizo referencia a “tratados internacionales tales como el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944”.<sup>4</sup> Además, en su respuesta, Albania señaló que “La Ley 9947 de fecha 07.08.2008 sobre propiedad industrial se aproxima a la CPE de 2000 y las directivas de la UE sobre invenciones”. En su respuesta, Hong Kong (China) hizo referencia a las leyes de otras jurisdicciones, en particular el artículo 42 de la Ley de patentes de Irlanda de 1992 en lo que respecta a la formulación de la excepción.

7. Además, tras señalar que la excepción se basa en el artículo 5<sup>ter</sup> del Convenio de París, la República de Corea explicó que “aun cuando la explotación de medios de transporte suponga la infracción de los derechos de un titular de patente, el perjuicio que causarían los navíos, aeronaves o vehículos que atravesen la República de Corea al titular de una patente sería en todo caso leve, puesto que tales medios de transporte atravesarían el país por un breve espacio de tiempo. Prohibir que tales medios de transporte atravesen el país acarrearía un serio problema en el sistema internacional de transporte”.

8. En su respuesta, Hungría señalaba que esta “excepción guarda relación con la territorialidad de los derechos de patente. Los productos en tránsito cuyo objeto no sea su comercialización en el mercado de Hungría no entran en el territorio del país.” Del mismo modo, en su respuesta, Chile, además de señalar que “la base de esta excepción es la misma que la de los tratados en que se establece”, dijo que “el objeto de esta excepción es no limitar la transferencia de productos y servicios cuyo objeto no sea su comercialización en el país en cuestión”.

9. Algunos otros Estados miembros aludieron al equilibrio de intereses entre los derechos del titular de la patente y el interés público”. Por ejemplo, en Kenya, el objetivo reside en “asegurar el equilibrio entre los intereses del titular de la patente y el interés público”; en Kirguistán, entre otras cosas, en “respetar el equilibrio entre los intereses del titular de la patente y la comunidad en general, en aras de potenciar el desarrollo”. Y en los Estados Unidos de América, en “lograr un apropiado equilibrio de derechos”.

10. Por otra parte, en su respuesta, el Pakistán señaló que la excepción tiene por objeto, entre otras cosas, “fomentar la creatividad y la investigación”.

## **LEGISLACIÓN APLICABLE Y ALCANCE DE LA EXCEPCIÓN**

11. Sesenta y cinco Estados miembros señalaron que las leyes que prevén excepciones o limitaciones guardan relación con el uso de artículos en navíos, aeronaves y vehículos terrestres. La Ley de propiedad intelectual de El Salvador no contiene expresamente dicha excepción. No obstante, se considera que “la libre transferencia de materia que contenga elementos patentados no puede obstruirse”. Tras señalar que sus leyes no contienen disposiciones específicas sobre esta excepción, tres Estados miembros: Chile, Costa Rica y el Brasil, afirmaron que el artículo 5<sup>ter</sup> del Convenio de París rige en sus jurisdicciones. Además, en su respuesta, Chile hizo referencia al artículo 27 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago), en el que es parte.

12. El texto de las disposiciones pertinentes que se utiliza en las leyes de muchos países es muy similar al del artículo 5<sup>ter</sup> del Convenio de París.<sup>5</sup> Así, en general, las disposiciones aplicables de la mayoría de los Estados miembros establecen que el efecto de una patente no se hace extensivo al uso de invenciones patentadas en el casco de navíos extranjeros ni al uso de invenciones patentadas en la construcción ni el funcionamiento de aeronaves y vehículos

<sup>4</sup> Además, se añadió que “esta excepción fue introducida en el Derecho estatutario de Portugal en 1995 tras la adhesión del país a la UE y la consiguiente ratificación de distintos tratados y convenciones internacionales, como el Convenio de Múnich. El objetivo era la armonización del artículo 5<sup>ter</sup> del Convenio de París.

<sup>5</sup> Véase, por ejemplo, Albania, Alemania, Australia, Israel y la República Checa.

terrestres cuando éstos penetren temporal o accidentalmente en sus territorios, siempre que tales invenciones se utilicen exclusivamente para satisfacer las necesidades de tales medios de transporte. En algunas leyes se especifican los lugares en que podrían emplearse tales invenciones patentadas, por ejemplo, “en el casco del navío o en sus máquinas, aparejos, aparatos y demás accesorios” o “en la construcción o funcionamiento de los aparatos de locomoción aérea o terrestre”.<sup>6</sup>

13. Si bien en la mayoría de los Estados miembros la excepción se aplica a los navíos, aeronaves y vehículos terrestres, en aproximadamente un tercio de los países la excepción se aplica también a naves espaciales.<sup>7</sup> El Código de Propiedad Intelectual de Francia contiene una disposición específica relacionada con el uso de una invención patentada en una nave espacial que establece que “los derechos que confiere la patente no se harán extensivos a los elementos que han de ser lanzados al espacio extra-atmosférico y que se introduzcan en su territorio”.<sup>8</sup> En el Japón, la excepción se aplica en relación con los navíos y las aeronaves. En las leyes de Hong Kong (China) y el Reino Unido la excepción se aplica asimismo en relación con los “aerodeslizadores”.<sup>9</sup>

#### *País de registro de los medios de transporte*

14. En las leyes de algunos Estados miembros se establece que la excepción se aplica a los medios de transporte registrados en cualquier otro país, mientras que en las de otros se alude específicamente a los medios de transporte registrados en Estados parte en el Convenio de París o miembros de la OMC. A título de ejemplo, la Ley de patentes de Sudáfrica establece que “a los efectos de este artículo, los navíos y aeronaves se considerarán navíos y aeronaves del país en el que se hayan registrado, y los vehículos terrestres se considerarán vehículos del país en el que sus propietarios residan normalmente”.<sup>10</sup> Y como ejemplo de esto último, el artículo 75.d) de la Orden de Patentes de Hong Kong (China) establece que “el derecho de una patente no se hará extensivo al uso de la invención objeto de la patente: i) a bordo de navíos registrados en cualquiera de los países parte en el Convenio de París o los países, territorios o áreas que se hayan adherido a la OMC distintos de Hong Kong (China); [...]”.<sup>11</sup>

<sup>6</sup> Véase, por ejemplo, el artículo 54 de la Ley de patentes de los Países Bajos; el artículo 18.1)a) de la Ley de patentes de Eslovaquia; el artículo 52.1 de la Ley de patentes de España; el artículo 71 de la Ley de patentes de Sudáfrica; el artículo 60.5) de la Ley de patentes del Reino Unido, y el artículo 9 de la Ley de patentes de Zambia.

<sup>7</sup> Se trata de los siguientes Estados miembros: Albania, Argelia, Armenia, Australia, Brasil, Bulgaria, Burkina Faso, China, Dinamarca, El Salvador, Finlandia, Francia, Hungría, Kirguistán, Letonia, Madagascar, Omán, Polonia, Sri Lanka, Suecia, Suiza y Viet Nam.

<sup>8</sup> Véase el artículo L613-5e) del Código de Propiedad Intelectual de Francia.

<sup>9</sup> Véase el artículo 75.f) de la Orden de Patentes de Hong Kong (China) y artículo 60.7) de la Ley de patentes del Reino Unido.

<sup>10</sup> Véase el artículo 71 de la Ley de patentes de Sudáfrica. Véase asimismo el artículo 181 de la Ley de Patentes de Israel y el artículo 1359 del Código Civil de la Federación de Rusia.

<sup>11</sup> Véase también el artículo 102 del Código de Propiedad Industrial de Portugal; el artículo 67 de la Ley de Patentes de Croacia; el artículo 18.a)b) de la Ley de patentes de la República Checa; el artículo 55 de la Ley N° 17-97 de Marruecos de protección de la propiedad industrial; el artículo 18.1)a) de la Ley de patentes de Eslovaquia; el artículo 24 de la Ley de patentes de Serbia, y el artículo 60.7) de la Ley de patentes del Reino Unido.

*Interpretación de los términos “temporal y/o accidental”, “en tránsito” y “exclusivamente para satisfacer las necesidades”*

15. En la mayoría de los Estados miembros, el alcance de la excepción se limita a la entrada “temporal y/o accidental” de medios de transporte extranjeros en sus territorios nacionales. Solo unos pocos países dieron en sus respuestas una interpretación o definición de tales términos. En sus respuestas, el Canadá y Hong Kong (China) señalaron que debería aplicarse el sentido corriente de los términos. En China, la excepción se aplica únicamente a todo medio de transporte extranjero que pase temporalmente por su territorio, en cuya formulación el término “temporalmente” implica que dicho medio de transporte no opera en el país de manera permanente. Quedan además incluidas las entradas provisionales, esto es, entradas efectuadas con regularidad, y trayectos accidentales, es decir, el paso a través de su territorio debido a circunstancias especiales, como por ejemplo, navíos que entren en el puerto de China para evitar una tormenta o un aterrizaje forzoso en el aeropuerto de China debido a condiciones climáticas adversas. De igual modo, en su explicación la Federación de Rusia aclaró que “temporalmente” significa “en tránsito”, “o en el marco del transporte internacional, en el turismo. En otras palabras, cuando se trata de visitas recurrentes”, mientras que por “visita accidental” se entiende una situación temporal “causada por haber perdido un viaje o por un desastre natural, que a menudo provoca el aterrizaje forzoso de una aeronave, por ejemplo”.

16. Además, en el Reino Unido, El Tribunal de Apelación determinó el significado de la palabra “temporalmente”, según el cual, “el objeto principal de la palabra es distinguir entre navíos que se utilizan esencialmente en operaciones a escala interna y navíos que viajan entre países”. Dado que “el navío se proponía entrar en sus aguas territoriales para luego salir de ellas, y que tales incursiones se repetían con frecuencia, ello no alteró el hecho de que toda incursión en dichas aguas había sido concebida para durar un breve lapso”.<sup>12</sup> Además, en los Estados Unidos de América, el Tribunal Supremo interpretó que la frase “entrada temporal” significaba que “la entrada se limitaba a un lapso de tiempo de duración acotada al sólo y único efecto de realizar actos de comercio internacional.”<sup>13</sup> Por consiguiente, se explicó que la entrada de un navío, o un aparato de locomoción aérea o un vehículo con el fin de descargar productos extranjeros y/o cargar productos nacionales para mercados extranjeros se consideraba como una entrada “temporal”. En la Federación de Rusia, debido a que las líneas aéreas rusas con frecuencia arrendan aeronaves de compañías de otros Estados para el desplazamiento de mercancías y pasajeros, se planteó una cuestión legal relativa a si la excepción afecta asimismo a aeronaves arrendadas que incorporen una invención patentada. Se respondió que “obviamente, el factor decisivo en este caso es el país de registro de la aeronave, y no la nacionalidad de su propietario [...]. Y, en este caso, deberían regir las normas generales relativas a la prohibición de utilizar en la circulación civil artículos que incorporen invenciones patentadas en la Federación de Rusia sin la autorización del titular de la patente. Cuando se viola dicha prohibición, el arrendador de aeronaves quedará sujeto a las disposiciones relativas a la responsabilidad en el marco de la infracción de patentes”. Además, se explicó que “[e]n este caso, es evidente que una aeronave arrendada para el transporte de pasajeros no penetrará en la Federación de Rusia accidentalmente, y el plazo de arrendamiento no prueba que la aeronave esté “temporalmente” en territorio ruso en el sentido en que se define en el Convenio de París”.

<sup>12</sup> *Stena Aktiebolag v Irish Ferries Ltd* [2002] RPC 50 and [2003] RPC 36 CA. El asunto atañe a un catamarán de alta velocidad destinado a prestar un servicio regular de transbordador entre Eire y el Reino Unido que efectúa cuatro viajes cada día. El puerto base del navío era Dublín, pero pasaba aproximadamente tres horas en aguas territoriales del Reino Unido en cada trayecto. Se constató que la superestructura del navío entraba en el ámbito de la patente del demandante, y éste sostenía que con los trayectos regulares y frecuentes del navío, quedaba fuera del alcance del artículo 60.5)d), ya que “temporalmente” debería interpretarse como “en ocasiones aisladas o accidentalmente”.

<sup>13</sup> *National Steel Car, Ltd. V. Canadian Pacific RY.*, 357 f.3d 1319 (2004).

17. En las leyes de otros Estados miembros se utilizan otros términos para definir el alcance de la excepción. Por ejemplo, la Ley de patentes de Hungría establece que la excepción se aplica con respecto a los medios de comunicación y transporte que están “en tránsito” en el territorio de Hungría o a “productos extranjeros que no tengan por objeto su comercialización en el mercado” del país.<sup>14</sup> Del mismo modo, en México, la excepción se aplica en relación con el empleo de la invención patentada en “los vehículos de transporte de otros países que formen parte de ellos” cuando éstos se encuentren “en tránsito” en territorio nacional.<sup>15</sup> En el Japón y en la República de Corea, los derechos de patente no tienen vigor respecto de medios de transporte<sup>16</sup> que estén “simplemente atravesando” sus territorios, ni tampoco respecto de las máquinas, aparatos o equipos ni otros productos utilizados a tal efecto. Por último, la Ley de patentes de Suecia establece que la excepción se aplica al uso de la invención en un medio de transporte extranjero destinado a sus propias necesidades, cuando entre “temporalmente” en Suecia “en tráfico regular o de otro tipo”.<sup>17</sup>

18. En la mayoría de los países en que se prevé dicha excepción, el uso de la invención estará destinado “exclusivamente”, o bien “se limitará”, a las necesidades de los navíos, aeronaves, vehículos terrestres y naves espaciales. En algunos otros países, dicho uso se limitará a “las necesidades prácticas” de los medios de transporte especificados.<sup>18</sup> En su respuesta al cuestionario, la Federación de Rusia señaló que dicho uso estará destinado “exclusivamente a las necesidades del” transporte en cuestión, y explicó que “se considerarán como una infracción de derechos exclusivos acciones como la fabricación a bordo de un navío de todo producto o dispositivo que sea objeto de patente, por ejemplo, en los casos en que el uso de tales productos y dispositivos no se destine a las necesidades del navío, y cuando el propio proceso de producción pueda también ser objeto de patente. Asimismo, la venta a bordo de un navío de productos patentados se considerará una infracción [...]”. También constituye infracción de una patente el hecho de que un navío se utilice “como un hospital flotante mientras permanezca amarrado temporalmente en un puerto”, y se efectúen a bordo operaciones en que se utilicen instrumentos quirúrgicos que entren en el ámbito de la reivindicación de la patente. En su comentario, la Federación de Rusia señaló además que la “fabricación, venta y almacén a los fines de la introducción en la circulación civil” quedan excluidos del ámbito de la excepción. Asimismo, en su respuesta, China señaló que “el uso de la patente en virtud de esta disposición abarca el uso de productos patentados o de métodos patentados, pero no la fabricación, oferta para la venta o la importación de los productos patentados”. Por su parte, en Georgia, la invención patentada no debería utilizarse “con fines empresariales”.<sup>19</sup> En el Canadá, el uso se define especificando que “éste no estará destinado a la fabricación de productos para la venta en el Canadá o su exportación desde el país.”<sup>20</sup>

#### *Requisito de reciprocidad*

19. En la legislación de algunos Estados miembros se establece que la excepción se aplica sobre la base de la reciprocidad, es decir que el medio de transporte extranjero debe pertenecer a un país en que se contemplen los mismos derechos respecto de los medios de transporte registrados en el país de que se trate. Por ejemplo, el artículo 13 de la Ley de patentes de Kirguistán establece que “tales acciones no se considerarán una infracción del derecho exclusivo del titular de la patente si los medios de transporte pertenecen a personas

<sup>14</sup> Véase el artículo 21.5) de la Ley de patentes de Hungría.

<sup>15</sup> Véase el artículo 22 de la Ley de propiedad industrial de México.

<sup>16</sup> En el Japón: navíos y aeronaves; en la República de Corea: navíos, aeronaves y vehículos. Véase el artículo 69.2j) de la Ley de patentes del Japón o el artículo 96.1) de la Ley de la República de Corea.

<sup>17</sup> Véase el artículo 5 de la Ley de patentes de Suecia.

<sup>18</sup> Véase el artículo 69 de la Ley de patentes de China; el artículo 54 de la Ley de patentes de los Países Bajos; el artículo 79 de la Ley de patentes de Nueva Zelandia; el artículo 71 de la Ley de patentes de Sudáfrica; el artículo 9 de la Ley de patentes de Zambia y el artículo 81 de la Ley de patentes de Zimbabwe.

<sup>19</sup> Véase el artículo 52.C) de la Ley de patentes de Georgia.

<sup>20</sup> Véase el artículo 23 de la Ley de patentes del Canadá.

naturales o entidades jurídicas de los países que confieren los mismos derechos a los propietarios de medios de transporte de Kirguistán”. Mientras que en las leyes de muchos países se aplican requisitos similares,<sup>21</sup> con arreglo a las leyes de patentes de Finlandia y Suecia, los “privilegios correspondientes” de países extranjeros solo podrán exigirse en relación con aeronaves.<sup>22</sup> En China, la excepción se aplica con respecto a todo medio de transporte extranjero que pase temporalmente a través de su territorio y el uso de la patente correspondiente en los dispositivos e instalaciones se destine a sus propias necesidades, “con arreglo al acuerdo firmado entre el país al que pertenece y China, o con arreglo a todo tratado internacional al que se hayan adherido ambos países, o al principio de beneficio mutuo”.

#### *Importación de piezas de repuesto y de accesorios para aeronaves*

20. Por otra parte, en la legislación nacional de algunos Estados miembros se permite la importación de piezas de repuesto y de accesorios para aeronaves sin que dicho acto quede sujeto a demandas por incumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 27 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 7 de diciembre de 1944 (Convenio de Chicago).<sup>23</sup> En particular, en tales países, a pesar de la existencia de una patente, las piezas de repuesto y los accesorios podrán importarse, almacenarse y utilizarse para la reparación de aeronaves de un país extranjero. En ese sentido, la Ley de patentes de Noruega establece que “sin perjuicio de toda patente concedida, las piezas de repuesto y accesorios para aeronaves podrán importarse y utilizarse en Noruega para reparar aeronaves registradas en otro Estado que sea parte en el [...] Convenio de Chicago y que sea parte o bien en el Convenio de París [...], o cuya legislación de patentes reconozca invenciones hechas por nacionales de otro Estado que sea parte en el Convenio de Chicago y que confiera a tales invenciones un grado de protección que, en lo esencial, guarde conformidad con la protección prevista en virtud del Convenio de París.”<sup>24</sup>

#### *Otros criterios*

21. Por otra parte, en relación con otros criterios aplicables para determinar el alcance de la excepción, en su respuesta, la República de Moldova citó el artículo 22.2) de la Ley 50/2008 sobre la protección de las invenciones, que establece que “se permitirá el uso, siempre que no obstruya injustificadamente la normal aplicación de la invención patentada ni acarree perjuicios injustificados a los intereses legítimos del titular de la patente, teniendo en cuenta los intereses legítimos de terceros. En el caso contrario, el titular de la patente tendrá derecho a una compensación adecuada por el perjuicio sufrido como consecuencia de la explotación no autorizada de la invención”.

<sup>21</sup> Véase asimismo el artículo 17.4) de la Ley de invenciones, modelos de utilidad y diseños industriales de Armenia; el artículo 23 de la Ley de patentes de Azerbaiyán; el artículo 21.5) de la Ley de patentes de Hungría; el artículo 1359 del Código Civil de la Federación de Rusia; el artículo 35 del Código 272 de los Estados Unidos de América.

<sup>22</sup> Véase el artículo 5.1) de la Ley de patentes de Finlandia y el artículo 5 de la Ley de patentes de Suecia.

<sup>23</sup> Véase el artículo 54 de la Ley de patentes de los Países Bajos; el artículo 101 del Reglamento de la Ley de patentes de Noruega; el artículo 102 del Código de propiedad industrial de Portugal; el artículo 75.e) del Decreto Ley de patentes de Turquía, y el artículo 60(5)(d)-(f) de la Ley de patentes del Reino Unido. En Hong Kong (China), “Esta disposición se aplica únicamente cuando el Gobierno central de China haya hecho una declaración a los fines del cumplimiento de las disposiciones del Convenio de Chicago”. Véase el artículo 75(f) de la Orden de patentes de Hong Kong (China).

<sup>24</sup> Véase el artículo 101 del Reglamento de la Ley de patentes de Noruega.

## **PROBLEMAS EN LA APLICACIÓN**

22. Casi todos los Estados miembros en que se contempla la excepción consideran que el marco jurídico aplicable es adecuado para satisfacer los objetivos que se persiguen y no tienen previsto enmendarlo. El Salvador tiene previsto introducir en su Ley de propiedad intelectual una disposición explícita al respecto. Y en su respuesta, el Pakistán señaló que la excepción “se considera adecuada”, aunque añadió que nunca se ha invocado.

[Fin del documento]