

## Comité permanent du droit des brevets

**Vingtième session**  
**Genève, 27 – 31 janvier 2014**

### EXCEPTIONS ET LIMITATIONS RELATIVES AUX DROITS DE BREVET : UTILISATION D'ARTICLES À BORD DE NAVIRES, AÉRONEFS ET VÉHICULES TERRESTRES ÉTRANGERS

*Document établi par le Secrétariat*

#### INTRODUCTION

1. À sa dix-neuvième session tenue du 25 au 28 février 2013, le Comité permanent du droit des brevets (SCP) est convenu, en ce qui concerne les “exceptions et limitations relatives aux droits de brevet”, que le Secrétariat établirait notamment un document fondé sur les contributions transmises par les États membres sur la manière dont les cinq exceptions et limitations indiquées ci-après sont mises en œuvre dans les États membres, sans évaluer l'efficacité de ces exceptions et limitations : utilisation à titre privé ou à des fins non commerciales; utilisation à des fins expérimentales ou aux fins de la recherche scientifique; préparation de médicaments; utilisation antérieure; utilisation d'articles à bord de navires, aéronefs et véhicules terrestres étrangers. Le document devrait également porter sur les difficultés concrètes rencontrées par les États membres dans la mise en œuvre des exceptions et limitations visées.
2. Conformément à la décision susmentionnée, le Secrétariat a invité, au moyen de la note C.8261, les États membres et les offices de brevets régionaux à communiquer au Bureau international des informations sur les cinq exceptions et limitations susmentionnées pour compléter les informations fournies dans leurs réponses au questionnaire sur les exceptions et limitations relatives aux droits de brevet (ci-après dénommé “questionnaire”), ou les actualiser. En outre, les États membres et les offices de brevets régionaux qui ne l'avaient pas encore fait ont été encouragés à envoyer leurs réponses au questionnaire.
3. En conséquence, le présent document donne des informations sur la manière dont les exceptions et limitations relatives à l'utilisation d'articles à bord de navires, aéronefs et véhicules terrestres étrangers ont été mises en œuvre dans les États membres. Le présent document vise à donner un aperçu complet et comparatif de la mise en œuvre d'une exception ou limitation relative à ce thème dans le cadre de la législation applicable des États membres.

Pour obtenir des précisions sur la portée de l'exception dans un ressort juridique particulier, on est prié de se reporter aux réponses originales soumises par les États membres et les offices de brevets régionaux. Le questionnaire ainsi que les réponses reçues des États membres sont disponibles en intégralité sur le forum électronique du SCP, à l'adresse <http://www.wipo.int/scp/fr/exceptions/>. Afin de faciliter l'accès aux informations contenues dans les réponses, ce site Web présente toutes les réponses sous forme de tableau avec des hyperliens renvoyant aux différentes sections.

4. Ce document est divisé en trois chapitres : i) Objectifs de politique publique invoqués pour justifier l'exception; ii) Législation applicable et portée de l'exception; et iii) Problèmes de mise en œuvre.

5. Les États membres et l'office de brevets régional ci-après ont indiqué que leur législation applicable prévoyait des exceptions et limitations relatives à l'utilisation d'articles à bord de navires, aéronefs et véhicules terrestres étrangers : Afrique du Sud, Albanie, Algérie, Allemagne, Arménie, Australie, Autriche, Azerbaïdjan, Bhoutan, Bosnie-Herzégovine, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Canada, Chili, Chine, Costa Rica, Croatie, Danemark, El Salvador, Espagne, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, Finlande, France, Gambie, Géorgie, Grèce, Hong Kong (Chine), Hongrie, Israël, Japon, Kenya, Kirghizistan, Lettonie, Lituanie, Madagascar, Maroc, Mexique, Norvège, Nouvelle-Zélande, Oman, Ouganda, Pakistan, Pays-Bas, Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, République de Moldova, République populaire démocratique de Corée, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Royaume-Uni, Sao Tomé-et-Principe, Serbie, Slovaquie, Sri Lanka, Suède, Suisse, Tadjikistan, Thaïlande, Turquie, Ukraine, Viet Nam, Zambie, Zimbabwe et Office eurasiatique des brevets (OEAB) (70 au total).

## OBJECTIFS DE POLITIQUE PUBLIQUE INVOQUÉS POUR JUSTIFIER L'EXCEPTION

6. De nombreux États membres ont indiqué que les objectifs invoqués pour justifier l'exception dans leur législation applicable étaient d'assurer, d'une manière générale, que le fonctionnement du transport international ne soit pas entravé par des droits de brevet, et de mettre en œuvre les obligations visées à l'article 5ter de la Convention de Paris pour la protection de la propriété industrielle (Convention de Paris)<sup>1</sup>. D'autres États membres n'ont mentionné que les obligations ci-dessus de la Convention de Paris<sup>2</sup>. Cependant, certaines réponses renvoyaient à des obligations prévues par d'autres traités internationaux. Par exemple, le Pakistan indiquait dans sa réponse que l'exception visait notamment à "s'acquitter des obligations découlant de l'Accord sur les ADPIC", et la République kirghize à respecter les "obligations de la République kirghize résultant de la signature d'accords internationaux"<sup>3</sup>. En outre, le Portugal mentionnait dans sa réponse les "traités internationaux tels que la

<sup>1</sup> Par exemple, les États membres ont mentionné les objectifs de politique publique ci-après dans leurs réponses : Allemagne : "[...] protéger le trafic international contre toute entrave pouvant résulter de la revendication de droits de brevet"; Canada : "respecter les droits souverains des nations sur leurs propres lois en matière de propriété intellectuelle et veiller à ce que les déplacements des navires étrangers, etc. ne soient pas entravés par la menace d'une atteinte à un brevet, et respecter nos obligations internationales découlant de la Convention de Paris pour la protection de la propriété industrielle"; Chine : "garantir la libre circulation du transport international et la conformité avec les pratiques internationales et les dispositions pertinentes de la Convention de Paris"; Espagne : "faciliter la libre circulation des moyens de transport internationaux sans contraintes liées à l'existence de droits de brevet en vigueur"; Gambie : "[à] prendre position contre l'application trop stricte des droits de brevet à l'égard des navires, aéronefs ou véhicules étrangers"; Mexique : "l'État mexicain garantit le fonctionnement du transport international"; Norvège : "veiller à ce que les droits de brevet n'entravent pas le transport international"; Pays-Bas : "bon fonctionnement du trafic international"; Roumanie : "La protection du trafic international contre la revendication de droits de brevet est envisagée"; Royaume-Uni : "La circulation des navires étrangers, etc. ne devrait pas être entravée par la menace d'une atteinte aux droits de brevet"; et Viet Nam : "Pour assurer le fonctionnement des moyens de transport étrangers en transit ou séjournant temporairement sur le territoire vietnamien".

<sup>2</sup> Voir par exemple les réponses de l'Australie, du Brésil, du Danemark, de la Fédération de Russie, du Japon, de la Lettonie, de la Nouvelle-Zélande, de la Suisse, de la Turquie et de l'OEAB.

<sup>3</sup> Des réponses similaires ont été données par Sri Lanka, la République de Moldova et le Zimbabwe.

Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944<sup>4</sup>. L'Albanie quant à elle indiquait dans sa réponse que "la loi n° 9947 du 7 juillet 2008 sur la propriété industrielle s'apparentait à la CBE 2000 et aux directives de l'Union européenne concernant les inventions". Hong Kong (Chine) faisait référence à la législation d'autres pays, notamment à l'article 42 de la loi de 1992 sur les brevets de l'Irlande, pour justifier l'exception.

7. Par ailleurs, la République de Corée a indiqué dans sa réponse que, bien que l'exception se fonde sur l'article 5<sup>ter</sup> de la Convention de Paris, "[m]ême si le fonctionnement des moyens de transport porte atteinte aux droits du titulaire d'un brevet, les éventuels dommages que des navires, aéronefs et véhicules traversant simplement la République de Corée causent au titulaire d'un brevet sont minimes, du fait que ces moyens de transport traversent le pays dans un laps de temps court. Interdire le transit de ces moyens de transport par la Corée serait un réel problème pour le système de transport international".

8. La Hongrie, dans sa réponse, a indiqué que "[c]ette exception est liée à la territorialité des droits de brevet. Les produits en transit qui ne sont pas destinés au marché hongrois n'entrent pas sur le territoire de la Hongrie". De même, le Chili a indiqué dans sa réponse que "[l]e fondement de cette exception est le même que pour les traités où elle est établie" et que "[c]ette exception ne vise pas à limiter le transfert de produits ou de service qui ne sont pas destinés au marché du pays en question".

9. D'autres États membres ont fait état d'un équilibre entre les intérêts des titulaires de brevets et ceux du public. Par exemple, au Kenya, "[p]our garantir un équilibre entre les droits des titulaires de brevets et l'intérêt public"; en République kirghize, l'objectif était notamment de "concilier les intérêts des titulaires de brevets et de la communauté dans son ensemble au service du développement"; et aux États-Unis d'Amérique, "de parvenir à un équilibre approprié des droits".

10. En outre, le Pakistan a indiqué dans sa réponse que l'exception visait notamment à "stimuler la créativité et la recherche".

## LÉGISLATION APPLICABLE ET PORTÉE DE L'EXCEPTION

11. Soixante-cinq États membres ont indiqué que leur législation prévoyait des exceptions et limitations relatives à l'utilisation d'articles à bord de navires, aéronefs et véhicules terrestres étrangers. À El Salvador, l'exception ne figurait pas expressément dans la législation en matière de propriété intellectuelle. Toutefois, il était considéré que "le libre transfert de la matière qui contient les éléments brevetés ne peut être entravé". Trois États membres, à savoir le Brésil, le Chili et le Costa Rica, ont indiqué que leur législation applicable ne contenait aucune disposition spécifique sur cette exception, mais que l'article 5<sup>ter</sup> de la Convention de Paris s'appliquait à leurs pays. Par ailleurs, le Chili faisait référence, dans sa réponse, à l'article 7 de la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944 (Convention de Chicago), à laquelle le Chili était partie.

12. Le libellé des dispositions pertinentes appliquées dans la législation de nombreux pays était dans une large mesure similaire à celui de l'article 5<sup>ter</sup> de la Convention de Paris<sup>5</sup>, ou s'en inspirait fortement. Par conséquent, d'une manière générale, la plupart de ces dispositions énonçaient que les effets d'un brevet ne s'étendaient pas à l'utilisation des inventions brevetées dans le corps de navires étrangers, ni à l'utilisation des inventions brevetées dans la construction ou le fonctionnement des aéronefs et des véhicules terrestres qui entrent

<sup>4</sup> En outre, il a été ajouté que "[c]ette exception a été introduite dans la législation portugaise en 1995 à la suite de l'adhésion du Portugal à l'Union européenne et de la ratification postérieure de conventions et de traités internationaux tels que la Convention de Munich. L'harmonisation avec l'article 5<sup>ter</sup> de la Convention de Paris était voulue".

<sup>5</sup> Voir, par exemple, l'Albanie, l'Allemagne, l'Australie, Israël et la République tchèque.

temporairement ou accidentellement sur leur territoire, pour autant que ces inventions soient utilisées sur ce territoire exclusivement pour les besoins de ces moyens de transport. Certaines législations mentionnent spécifiquement les endroits où ces inventions brevetées peuvent être utilisées, par exemple au moyen de précisions telles que “dans le corps du navire, dans les machines, agrès, appareils et autres accessoires” ou “dans la construction ou le fonctionnement des engins de locomotion aérienne ou terrestre”<sup>6</sup>.

13. Bien que l'exception s'applique à l'égard des navires, aéronefs et véhicules terrestres dans la plupart des États membres, dans environ un tiers des pays, l'exception s'appliquait également aux engins spatiaux<sup>7</sup>. Le Code de la propriété intellectuelle de la France contenait des dispositions spécifiques relatives à l'utilisation d'une invention brevetée dans un engin spatial, prévoyant notamment que “[l]es droits conférés par le brevet ne s'étendent pas [...] [a]ux objets destinés à être lancés dans l'espace extra-atmosphérique introduits sur le territoire français”<sup>8</sup>. Au Japon, l'exception s'appliquait à l'égard des navires et des aéronefs. La législation de Hong Kong (Chine) et celle du Royaume-Uni appliquaient cette exception à l'égard des “aéroglosses” également<sup>9</sup>.

#### *Pays d'immatriculation du moyen de transport*

14. La législation de certains États membres stipule que l'exception s'applique aux moyens de transport immatriculés dans un autre pays, alors que la législation d'autres pays fait référence de manière spécifique aux moyens de transport immatriculés dans les États membres parties à la Convention de Paris ou membres de l'OMC. Comme exemple du premier cas de figure, la législation sur les brevets d'Afrique du Sud prévoit que “[a]ux fins du présent article, les navires et aéronefs sont réputés être des navires et des aéronefs du pays dans lequel ils sont immatriculés, et les véhicules terrestres sont réputés être des véhicules du pays dans lequel les propriétaires résident habituellement”<sup>10</sup>. Comme exemple du deuxième cas de figure, l'article 75.d) de l'Ordonnance sur les brevets de Hong Kong (Chine) prévoit que “le droit conféré par un brevet ne s'étend pas à l'utilisation de l'invention qui fait l'objet du brevet - i) à bord de navires immatriculés dans l'un quelconque des pays membres de l'Union de Paris ou des pays, territoires ou zones membres de l'OMC autres que Hong Kong (Chine); [...]”<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> Voir, par exemple, l'article 54 de la législation sur les brevets des Pays-Bas; l'article 18.1)a) de la législation sur les brevets de la Slovaquie; l'article 52.1 de la législation sur les brevets de l'Espagne; l'article 71 de la législation sur les brevets de l'Afrique du Sud; l'article 60.5) de la législation sur les brevets du Royaume-Uni; et l'article 9 de la législation sur les brevets de la Zambie.

<sup>7</sup> Ces États membres sont : Albanie, Algérie, Arménie, Australie, Brésil, Bulgarie, Burkina Faso, Chine, Danemark, El Salvador, Finlande, France, Hongrie, République kirghize, Lettonie, Madagascar, Oman, Pologne, Sri Lanka, Suède, Suisse et Viet Nam.

<sup>8</sup> Article L. 613-5, alinéa e), du Code de la propriété intellectuelle de la France.

<sup>9</sup> Article 75.f) de l'Ordonnance sur les brevets de Hong Kong (Chine) et article 60.7) de la législation sur les brevets du Royaume-Uni.

<sup>10</sup> Article 71 de la législation sur les brevets d'Afrique du Sud. Voir également l'article 181 de la législation sur les brevets d'Israël et l'article 1359 du Code civil de la Fédération de Russie.

<sup>11</sup> Voir également l'article 102 du Code de la propriété intellectuelle du Portugal; l'article 67 de la législation sur les brevets de la Croatie; l'article 18.a)b) de la législation sur les brevets de la République tchèque; l'article 55 de la loi n° 17-97 relative à la protection de la propriété industrielle du Maroc; l'article 18.1)a) de la législation sur les brevets de la Slovaquie; l'article 24 de la législation sur les brevets de la Serbie; et l'article 60.7) de la législation sur les brevets du Royaume-Uni.

*Interprétation des termes “temporairement ou accidentellement”, “en transit” et “exclusivement pour les besoins”*

15. Dans la plupart des États membres, la portée de l'exception était limitée à l'entrée “temporaire ou accidentelle” de moyens de transport étrangers sur leur territoire national. Seuls quelques pays ont fourni dans leurs réponses une interprétation ou des définitions de ces termes. Le Canada et Hong Kong (Chine) ont indiqué dans leurs réponses que c'était le sens courant de ces mots qui devait être utilisé. En Chine, cette exception s'appliquait uniquement à un moyen de transport étranger qui entrait temporairement sur son territoire, le terme “temporairement” impliquant le fait que ce moyen de transport n'était pas en exploitation dans ce pays de manière permanente. Cela comprenait les entrées provisoires, c'est-à-dire les entrées périodiques, ainsi que les entrées accidentelles, c'est-à-dire les entrées sur le territoire en raison de circonstances exceptionnelles, par exemple lorsque des navires doivent entrer dans un port chinois pour éviter une tempête ou lorsque des aéronefs sont obligés de se poser sur un aéroport chinois en raison de conditions météorologiques mauvaises. De même, la Fédération de Russie a précisé que par “temporaire”, on entend “en transit”, “ou dans le transport international, en tourisme. En d'autres termes, il s'agit de visites récurrentes”, alors que par “visite accidentelle”, on entend une situation temporaire “due à une perte d'orientation ou à une catastrophe naturelle, qui entraîne fréquemment l'atterrissage d'urgence d'un aéronef, par exemple”.

16. En outre, au Royaume-Uni, la cour a statué sur la signification du mot “temporairement”, déclarant que “l'objectif premier de ce terme était de faire la distinction entre les navires qui se livraient essentiellement à des opérations internes et ceux qui voyageaient entre les pays”. Puisque “l'intention du navire était d'entrer dans ses eaux territoriales et de les quitter par la suite, le fait que chaque traversée soit fréquemment répétée ne changeait rien au fait que chaque entrée dans ses eaux était censée être de courte durée”<sup>12</sup>. Aux États-Unis d'Amérique, la cour a interprété l'expression “pénétrer temporairement” comme signifiant “pénétrer pour une durée déterminée dans le seul but de se livrer au commerce international”<sup>13</sup>. Ainsi, il a été indiqué qu'un navire, un aéronef ou un véhicule pénétrant sur le territoire pour décharger des marchandises étrangères ou charger des marchandises nationales destinées aux marchés étrangers était considéré comme pénétrant “temporairement” sur le territoire. En Fédération de Russie, du fait que les compagnies aériennes russes utilisent des aéronefs appartenant à des compagnies aériennes d'autres États pour le transport de marchandises et de passagers, la question a été posée de savoir si l'exception s'étendait à un aéronef loué incorporant une invention brevetée. Il a été répondu que “[d]e toute évidence, le facteur décisif dans ce cas est le pays d'immatriculation de l'aéronef, et non pas la nationalité de son propriétaire [...]. Et dans ce cas, ce sont les règles générales interdisant l'utilisation dans la circulation civile d'articles qui incorporent des inventions brevetées en Russie sans la permission du titulaire du brevet qui devaient s'appliquer. En cas de violation de cette interdiction, le bailleur serait soumis aux dispositions relatives à la responsabilité pour contrefaçon de brevet”. Il a également été indiqué que “[u]n aéronef loué pour le transport de passagers dans ce cas n'est clairement pas en Russie par accident, et la durée du contrat ne constitue pas une preuve qu'il est ‘temporairement’ sur le territoire russe au sens défini par la Convention de Paris”.

<sup>12</sup> *Stena Aktiebolag c. Irish Ferries Ltd* [2002] RPC 50 et [2003] RPC 36 CA. L'affaire portait sur un catamaran à grande vitesse utilisé pour fournir un service de ferry régulier entre l'Irlande et le Royaume-Uni, à raison de trois à quatre traversées par jour. Le port d'attache du navire était Dublin, mais il passait environ trois heures dans les eaux territoriales du Royaume-Uni à chaque traversée. La superstructure du navire a été considérée comme entrant dans le champ d'application du brevet du requérant, et ce dernier a soutenu que les traversées régulières et fréquentes du navire faisaient qu'il ne relevait pas du champ d'application de l'article 60.5)d) car “temporairement” devait être interprété comme “ponctuellement ou occasionnellement”.

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

17. La législation d'autres États membres utilisait d'autres termes pour définir la portée de l'exception. Par exemple, la législation sur les brevets de la Hongrie prévoit que l'exception s'applique à l'égard des moyens de communication et de transport qui sont "en transit" sur le territoire de la Hongrie ou aux "biens étrangers qui ne sont pas destinés à être mis sur le marché" dans ce pays<sup>14</sup>. De même, au Mexique, l'exception s'applique à l'égard de l'emploi de l'invention brevetée à bord de "véhicules étrangers et dans les parties de ceux-ci", lorsque ces véhicules se trouvent "en transit" sur son territoire<sup>15</sup>. Au Japon et en République de Corée, les droits de brevet ne sont opposables ni à l'égard des moyens de transport<sup>16</sup> "passant simplement" par leurs territoires, ni à l'égard des machines, appareils, équipements ou autres produits utilisés à cette fin. Enfin, la législation sur les brevets de la Suède prévoit que l'exception s'applique à l'utilisation de l'invention à bord d'un moyen de transport étranger pour ses propres besoins, lorsqu'il pénètre "temporairement" en Suède "selon le trafic régulier ou autrement"<sup>17</sup>.

18. Dans la plupart des pays qui prévoient cette exception, l'utilisation de l'invention est "exclusivement pour" les besoins ou "limitée" aux besoins des navires, aéronefs, véhicules terrestres et engins spatiaux. Dans d'autres pays, cette utilisation est "pour les besoins effectifs" du moyen de transport précisé<sup>18</sup>. La Fédération de Russie, dans ses réponses au questionnaire, a précisé que cette utilisation était "exclusivement pour les besoins" du moyen de transport en question et que "des actes telles que la production à bord d'un navire de tout produit ou dispositif couvert par le brevet, par exemple, lorsque ces produits ou dispositifs ne sont pas utilisés pour les besoins du navire, et le procédé de production lui-même peut également être couvert par le brevet relatif au procédé, sont considérés comme une atteinte aux droits exclusifs. De même, la vente des produits brevetés à bord d'un navire est considérée comme une atteinte aux droits [...]". Est également considérée comme une atteinte aux droits de brevet l'utilisation d'un navire "en tant qu'hôpital flottant temporairement amarré dans un port", à bord duquel sont réalisées des opérations chirurgicales à l'aide d'instruments chirurgicaux qui entrent dans la portée des revendications brevetées. La Fédération de Russie a également indiqué dans son commentaire que "la fabrication, la vente et l'entreposage de ceux-ci aux fins de leur mise en circulation" sont exclus de la portée de l'exception. De même, la Chine, dans ses réponses, a indiqué que "l'utilisation du brevet dans le cadre de cette disposition couvre l'utilisation de produits brevetés ou de méthodes brevetées, mais pas la fabrication, l'offre à la vente ou l'importation de produits brevetés. En Géorgie, l'invention brevetée ne doit pas être utilisée "à des fins de création d'entreprise"<sup>19</sup>. Au Canada, il est précisé que l'invention brevetée "ne doit pas être utilisée pour la fabrication de tout bien destiné à être vendu sur le marché intérieur ou exporté du Canada"<sup>20</sup>.

### *Obligation de réciprocité*

19. Certains États membres prévoient dans leur législation que l'exception s'applique sur une base réciproque, à savoir que les moyens de transport étrangers doivent appartenir à un pays qui accorde les mêmes droits aux moyens de transport immatriculés sur leur territoire. Par exemple, l'article 13 de la législation sur les brevets de la République kirghize prévoit que "[d]e tels actes ne sont pas considérés comme une atteinte au droit exclusif du titulaire du brevet si les moyens de transport appartiennent à des personnes physiques ou morales de pays

<sup>14</sup> Article 21.5) de la législation sur les brevets de la Hongrie.

<sup>15</sup> Article 22 de la législation sur la propriété industrielle du Mexique.

<sup>16</sup> Japon : navires et aéronefs; République de Corée : navires, aéronefs ou véhicules. Voir l'article 69.2) de la législation sur les brevets du Japon ou l'article 96.1) de la législation sur les brevets de la Corée.

<sup>17</sup> Article 5 de la législation sur les brevets de la Suède.

<sup>18</sup> Voir l'article 71 de la législation sur les brevets de l'Afrique du Sud; l'article 69 de la législation sur les brevets de la Chine; l'article 79 de la législation sur les brevets de la Nouvelle-Zélande; l'article 54 de la législation sur les brevets des Pays-Bas; l'article 9 de la législation sur les brevets de la Zambie; et l'article 81 de la législation sur les brevets du Zimbabwe.

<sup>19</sup> Article 52.c) de la législation sur les brevets de la Géorgie.

<sup>20</sup> Article 23 de la législation sur les brevets du Canada.

garantissant les mêmes droits aux détenteurs de moyens de transport de la République kirghize”. Bien qu’une obligation similaire existe dans la législation applicable de nombreux pays<sup>21</sup>, la législation sur les brevets de la Finlande et de la Suède précise que les “privilèges correspondants” accordés par un État étranger s’appliquent uniquement à l’égard d’un aéronef<sup>22</sup>. En Chine, l’exception s’applique lorsqu’un moyen de transport étranger entre temporairement sur son territoire et que le brevet correspondant est utilisé dans les dispositifs et installations pour ses propres besoins, “conformément à l’accord conclu entre le pays auquel il appartient et la Chine, ou conformément à tout traité international auquel les deux pays ont adhéré, ou selon le principe de l’avantage mutuel”.

#### *Importation de pièces détachées et d'accessoires pour aéronefs*

20. En outre, la législation nationale de quelques États membres autorise l’importation de pièces détachées et d’accessoires pour aéronefs sans s’exposer à des actions en contrefaçon de brevet conformément aux obligations découlant de l’article 27 de la Convention relative à l’aviation civile internationale du 7 décembre 1944 (Convention de Chicago)<sup>23</sup>. Ainsi, dans ces pays, malgré l’existence d’un brevet, des pièces détachées et des accessoires peuvent être importés, entreposés et utilisés pour la réparation d’un aéronef étranger. À cet égard, la législation sur les brevets de la Norvège prévoit que “[n]onobstant tout brevet octroyé, des pièces détachées et des accessoires pour aéronefs peuvent être importés en Norvège et utilisés en Norvège pour la réparation d’aéronefs immatriculés dans un État étranger qui est partie à la [...] Convention de Chicago et qui est partie à la Convention de Paris [...], ou possède une législation en matière de brevets qui reconnaît les inventions créées par des ressortissants d’un autre État qui est partie à la Convention de Chicago et qui confère à ces inventions un niveau de protection qui est essentiellement en conformité avec la protection prévue par la Convention de Paris”<sup>24</sup>.

#### *Autres critères*

21. Par ailleurs, en ce qui concerne les autres critères applicables aux fins de la détermination de la portée de l’exception, la République de Moldova a mentionné dans sa réponse l’article 22.2) de la loi sur la protection des inventions n° 50/2008, selon laquelle “l’utilisation est autorisée, à condition qu’elle ne porte pas atteinte de manière injustifiée à l’utilisation normale du brevet ni aux droits légitimes du titulaire du brevet, compte tenu des droits légitimes des tiers. Dans le cas contraire, le titulaire du brevet est en droit de demander une compensation adéquate pour le préjudice subi du fait de l’exploitation non autorisée de l’invention”.

---

<sup>21</sup> Voir également l’article 17.4) de la législation sur les inventions, les modèles d’utilité et les dessins et modèles industriels de l’Arménie; l’article 23 de la législation sur les brevets de l’Azerbaïdjan; l’article 35 du code 272 des États-Unis d’Amérique; l’article 1359 du Code civil de la Fédération de Russie; et l’article 21.5) de la législation sur les brevets de la Hongrie.

<sup>22</sup> Article 5.1) de la législation sur les brevets de la Finlande et article 5 de la législation sur les brevets de la Suède.

<sup>23</sup> Article 54 de la législation sur les brevets des Pays-Bas; article 101 du règlement de la législation sur les brevets de la Norvège; article 102 du Code de propriété industrielle du Portugal; article 60.5)d)-f) de la législation sur les brevets du Royaume-Uni; et l’article 75.e) du décret-loi sur les brevets de la Turquie. À Hong Kong (Chine), “[c]ette disposition s’applique uniquement lorsque le Gouvernement central de la République populaire de Chine populaire de la Chine a fait une déclaration aux fins du respect des dispositions de la Convention de Chicago”. Voir l’article 75.f) de l’ordonnance sur les brevets de Hong Kong (Chine).

<sup>24</sup> Article 101 du règlement de la législation sur les brevets de la Norvège.

## **PROBLÈMES DE MISE EN ŒUVRE**

22. La quasi-totalité des États membres qui prévoient cette exception ont considéré que le cadre juridique applicable à cette exception était approprié pour atteindre les objectifs recherchés et qu'aucune modification n'était prévue. À El Salvador, l'introduction dans la législation nationale en matière de propriété intellectuelle d'une disposition expresse concernant cette exception est envisagée. Le Pakistan a indiqué dans sa réponse que l'exception était "présumée appropriée", mais qu'elle n'était jamais invoquée.

[Fin du document]