

## 专利法常设委员会

### 第二十届会议

2014年1月27日至31日，日内瓦

专利权的例外和限制：在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用的物品

秘书处编拟的文件

### 导 言

1. 2013年2月25日至28日举行的专利法常设委员会(SCP)第十九届会议商定，关于“专利权的例外和限制”这一主题，秘书处将根据从成员国收到的资料，就成员国怎样实施以下五种例外与限制的问题编拟一份文件，但不对这些例外与限制的有效性进行评价：私人 and/或非商业性使用；实验性使用和/或科学研究；药物的配制；先前使用；在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用的物品。该文件也应包括成员国在实施这些例外时遇到的实际挑战。

2. 根据上述决定，秘书处发出第 C.8261 号通知，请成员国和地区专利局就上述五项例外和限制向国际局提交《专利权例外与限制问卷》(下称《问卷》)答复中所含信息之外的信息或对该信息加以更新。此外，也请尚未提交问卷答复的成员国和地区专利局提供上述信息。

3. 因而，本文件提供了关于成员国如何实施在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用的物品相关的例外和/或限制方面的信息。本文件旨在提供根据各成员国适用法律实施该主题例外和/或限制方面的全面且对比性的概括信息。文件提到了成员国和地区专利局提交的答复原文，用以说明在特定司法辖区内例外的范围。问卷以及从成员国所收到的全部答复可参见 SCP 电子论坛：<http://www.wipo.int/scp/en/exceptions/>。为了便于更快捷地获得答复中所含信息，该网站以矩阵形式列出了所有的答复，并设置了进入到每份答复中每个部分的超级链接。

4. 本文件包含三个部分：(i) 规定例外的公共政策目标；(ii) 适用法律和例外范围；以及(iii) 实施挑战。

5. 以下成员国和地区专利局表明了其适用法律规定了关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用的物品方面的例外和/或限制：阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、亚美尼亚、澳大利亚、奥地利、阿塞拜疆、不丹、波斯尼亚和黑塞哥维那、巴西、保加利亚、布基纳法索、加拿大、中国、智利、哥斯达黎加、克罗地亚、捷克共和国、朝鲜民主主义人民共和国、丹麦、萨尔瓦多、芬兰、法国、冈比亚、格鲁吉亚、德国、希腊、(中国)香港、匈牙利、以色列、日本、肯尼亚、吉尔吉斯斯坦、拉脱维亚、立陶宛、马达加斯加、墨西哥、摩洛哥、荷兰、新西兰、挪威、阿曼、巴基斯坦、秘鲁、菲律宾、波兰、葡萄牙、大韩民国、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、圣多美和普林西比、塞尔维亚、斯洛伐克、南非、西班牙、斯里兰卡、瑞典、瑞士、塔吉克斯坦、泰国、土耳其、乌干达、乌克兰、联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、越南、赞比亚、津巴布韦以及欧亚专利局(EAPO)(共计 70 个)。

### 规定例外的公共政策目标

6. 许多成员国表示，其适用法律中规定这种例外的目标是要基本确保国际运输不会由于专利权而受到阻碍，并实施《保护工业产权巴黎公约》(《巴黎公约》)第 5 条之三所规定的义务。<sup>1</sup> 其他一些成员国只提到了《巴黎公约》规定的上述义务<sup>2</sup>。但是，一些答复还提到了其他国际条约所规定的义务。例如，巴基斯坦的答复还指出，该例外旨在“满足《TRIPS》所规定的义务”，吉尔吉斯共和国则是为了“符合吉尔吉斯共和国所签署的国际条约规定的义务”<sup>3</sup>。此外，葡萄牙在答复中提到“诸如 1944 年 12 月 7 日签署的《国际民用航空公约》这样的国际条约”<sup>4</sup>。此外，阿尔巴尼亚在答复中指出，“2008 年 7 月 8 日的《关于工业产权的 9947 号法》与《EPC 2000》和有关发明的欧盟规定相一致”。中国香港在答复中提到了其他司法辖区的法律，特别是在制定该例外时提到《爱尔兰专利法(1992)》第 42 条。

7. 此外，注意到该例外是基于《巴黎公约》第 5 条之三的同时，韩国在答复中还说明，“即便交通工具的运行侵犯了专利权人的权利，船舶、航空器或车辆仅仅过境韩国而对专利权人可能造成的损失即使存在也是很微小的，因为这类交通工具只是在短时间内过境该国。如果不允许这类交通工具过境韩国，那么就会对国际运输体系带来一个严重的问题。”

---

<sup>1</sup> 例如，成员国在答复中指出了该例外的以下公共政策目标：加拿大：“尊重各国对于本国知识产权法律所拥有的主权，“确保外国运输工具的运动不受碍于专利侵权的威胁，尊重《保护工业产权巴黎公约》所规定的国际义务”；中国：“确保自由的国际运输，并符合国际做法和《巴黎公约》相关规定”；冈比亚：“减轻外国船舶、航空器或车辆上专利权的苛刻使用”；德国：“[...]保护国际交通不受主张专利权可能带来的损害”；荷兰：“国际交通的顺利进行”；墨西哥：“墨西哥政府保证国际运输的运行”；挪威：“确保专利权不妨碍国际运输”；罗马尼亚：“保护国际交通不受主张专利权带来的损害”；西班牙：“便于国际运输工具的自由过境，使之不受到有效专利权的限制”；联合王国：“外国船舶的流动等不应受到专利侵权威胁的阻碍”；以及越南：“为了维持外国运输工具过境或在越南境内的临时停留”。

<sup>2</sup> 例如，参见澳大利亚、巴西、丹麦、日本、拉脱维亚、新西兰、俄罗斯联邦、瑞士、土耳其和 EAPO 的答复。

<sup>3</sup> 斯里兰卡、摩尔多瓦共和国和津巴布韦提供了类似的答复。

<sup>4</sup> 此外，其补充说“由于葡萄牙加入欧盟以及随后批准了一些国际条约和公约，如《慕尼黑公约》，该例外于 1995 年被引入葡萄牙法律中。并期望与《巴黎公约》第 5 条之三相符。”

8. 匈牙利在答复中指出，“该例外与专利权的地域相关联。过境商品不会投放匈牙利市场，因而也不会进入匈牙利境内。”类似地，智利在答复中指出，“该例外的依据与规定该例外的条约相同”，并表示“该例外希望不对无意进入过境国贸易的商品和服务的过境造成限制”。

9. 其他一些成员国提到了专利权人和公共利益之间的平衡。例如，肯尼亚“兼顾确保专利权人权益和公共利益”；吉尔吉斯共和国的目标还在于“确保专利权人的利益和整个社会发展的利益之间的平衡”；而美利坚合众国则“要实现各项权益之间的适当平衡”。

10. 此外，巴基斯坦在答复中指出，该例外还意在“推动创造和研究”。

### 适用法律和例外范围

11. 65 个成员国就其规定与外国船舶、航空器和陆地车辆上使用的物品相关的例外和/或限制的法律进行了报告。萨尔瓦多知识产权法中并未明确规定这类例外。但是，其认为“含有专利要素的物品的自由过境不应受到阻碍”。智利、哥斯达黎加和巴西这三个成员国指出尽管其适用法律并未就该例外作出具体规定，但表示《巴黎公约》第 5 条之三适用于这三个国家。此外，智利在答复中提到 1944 年 12 月 7 日的《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第 27 条的规定，该国是该公约的缔约方。

12. 许多国家的法律中相关规定的措辞大致类似，并反映了《巴黎公约》第 5 条之三的规定<sup>5</sup>。因而，一般而言，多数成员国的适用法规规定，专利效力并未扩展至在外国船上使用专利发明、以及在临时或意外进入其领土的航空器和陆地车辆的建造或操作中使用专利发明，条件是这类发明出于运输工具的需要而被专用于此。一些法律专门规定了这类专利发明可能被用到的地方，如“在此类船舶的船体或机械、装备、器械或其他零部件中”或“在航空器或陆地车辆的建造或操作中”<sup>6</sup>。

13. 大多数成员国将该例外适用于相关船舶、航空器和陆地车辆，同时在大约三分之一的国家中，该例外还适用于航天器<sup>7</sup>。《法国知识产权法典》载有相关在航天器中使用专利发明的具体规定，如下“专利所赋予的权利不应扩展到将发射往法国领土上方外层空间的物体上”<sup>8</sup>。在日本，该例外适用于船舶和航空器。中国香港和联合王国的法律规定了该例外也适用于“气垫船”<sup>9</sup>。

### 运输工具的注册国

14. 一些成员国的法律规定，该例外适用于在其他任何国家注册的运输工具，而其他一些国家的法律则特别规定为《巴黎公约》成员国和/或 WTO 成员国注册的运输工具。就前者而言，《南非专利法》规定“本条款规定，船舶和航空器应被认为是其注册国的船舶和航空器，陆地车辆应被认为是其所有

<sup>5</sup> 参见阿尔巴尼亚、澳大利亚、捷克共和国、德国和以色列。

<sup>6</sup> 参见《荷兰专利法》第 54 条、《斯洛伐克专利法》第 18(1)(a)条、《西班牙专利法》第 52.1 条、《南非专利法》第 71 条、《联合王国专利法》第 60(5)条、以及《赞比亚专利法》第 9 条。

<sup>7</sup> 这些成员国为：阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、亚美尼亚、澳大利亚、巴西、保加利亚、布基纳法索、中国、丹麦、萨尔瓦多、芬兰、法国、匈牙利、吉尔吉斯共和国、拉脱维亚、马达加斯加、阿曼、波兰、斯里兰卡、瑞典、瑞士和越南。

<sup>8</sup> 《法国知识产权法典》第 L613-5(e)条。

<sup>9</sup> 《中国香港专利条例》第 75(f)条和《联合王国专利法》第 60(7)条。

者常住所在国的陆地车辆”<sup>10</sup>。而就后者而言，《中国香港专利条例》第 75(d) 条规定“专利权不应扩展到(i)在中国香港以外的《巴黎公约》成员国或 WTO 成员国、领土或境内注册的船舶上使用作为专利主题的发明；[……]”<sup>11</sup>。

#### “临时和/或意外”、“过境”和“专用需求”的术语说明

15. 大多数成员国规定，例外的范围限于外国运输工具“临时和/或意外”进入其国境。只有少数国家在答复中对这些用语进行了解释或说明。加拿大和中国香港在答复中指出，应采用这些词语的通常含义。在中国，这类例外仅适用于临时过境的任何外国运输工具，其中术语“临时”意味着此类运输工具并不是在该国长期运营。其包括临时入境、即定期入境，以及意外过境、即在特殊情况下过境，例如船只进入中国港口以躲避风暴或由于恶劣天气条件航空器迫降在中国机场。类似地，俄罗斯联邦也说明，“临时”意味着“过境”、“或国际旅游时，换言之，即多次访问”，而“意外访问”则意味着“由于迷路或自然灾害往往导致的航空器紧急迫降所引发的”临时情况。

16. 此外，联合王国法庭曾就“临时”一词的含义作出裁决，根据该裁决，“该词的主要目的是区分主要用于境内运营的船舶和在国家之间往来运行的船舶”。由于“船舶的目的是进入并随后离开其领水，而频繁重复穿过领水的事实并未改变每次进入其领水均是短暂的这一事实”<sup>12</sup>。美利坚合众国法庭将“临时进入”这一说法解释为“进入的持续时间有限，并以从事国际商务为唯一目的”<sup>13</sup>。因而，可以这样解释，入境卸载外国货物和/或装载以外国市场为目的地的本国货物的船舶、航空器或车辆被认为是“临时”入境。由于俄罗斯航空公司经常租借别国公司的航空器用于货运和客运，因此就产生了一个法律问题，就是该例外是否应扩展到含有专利发明的租赁航空器上。其答复说“显然地，该案件中的决定性因素在于航空器的注册国，而不是其所有者的国籍[……]。在这种情况下，应适用普遍规则，即未经专利权人允许禁止在国内流通中使用含有在俄罗斯获得专利的发明的物品。在所述禁止行为被违反的情况下，航空器出租方应根据该规定承担专利侵权责任”。其还进一步解释说，“在该情况下，用于客运的租赁航空器显然不是意外地出入俄罗斯，租赁条款因而也不能成为其根据《巴黎公约》所规定的‘临时’出现在俄罗斯的证据。”

17. 其他一些成员国的法律采用其他术语来定义该例外的范围。例如，《匈牙利专利法》规定，该例外适用于在匈牙利境内“过境”的交通运输工具，或“无意投放该国市场的外国商品”<sup>14</sup>。类似地，

<sup>10</sup> 《南非专利法》第 71 条。也可参见《以色列专利法》第 181 条、《俄罗斯联邦民法典》第 1359 条。

<sup>11</sup> 见《葡萄牙知识产权法典》第 102 条、《克罗地亚专利法》第 67 条、《捷克共和国专利法》第 18(a)(b) 条、《摩洛哥工业产权保护法第 17-97 号》第 55 条、《斯洛伐克专利法》第 18(1)(a) 条、《塞尔维亚专利法》第 24 条、《联合王国专利法》第 60(7) 条。

<sup>12</sup> *Stena Aktiebolag v Irish Ferries Ltd* [2002] RPC 50 and [2003] RPC 36 CA. 该案件涉及一种用于在爱尔兰和联合王国之间提供定期轮渡服务的高速双体船，每天都有三至四次的跨境。该船的母港为都柏林，但是每次过境都会在联合王国水域航行三小时。该船的上层结构属于原告的专利范围内，原告认为，该船定期频繁的往来使得其超出了 s. 60(5)(d) 的范围，因为“临时”应被解释为“在孤立场合或偶然地”。

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

<sup>14</sup> 《匈牙利专利法》第 21(5) 条。

墨西哥规定该例外适用于在“构成其部分的他国车辆”上使用专利发明，此类车辆在该国“过境”<sup>15</sup>。日本和韩国规定，专利权对“只是过境”的运输工具<sup>16</sup>没有效力，同时对此类运输工具中所用的机械、装备、设备或其他产品也无效。最后，《瑞典专利法》规定，该例外适用于外国交通工具“定期或不定期地”“临时”进入瑞典时为其自身需求在该外国交通工具上使用发明<sup>17</sup>。

18. 在规定了该例外的大多数国家，发明的使用应“专用”于或“限于”船舶、航空器、陆地车辆和航天器的需要。而在其他一些国家，此类使用则为出于指定运输工具的“实际需要”<sup>18</sup>。俄罗斯联邦对问卷的答复强调说，此类使用应“专用于”所涉运输的“需求”，并解释说“在船舶上生产任何涉及该专利的产品或设备，在此类产品和设备不用于船舶需要的情况下，以及生产过程本身也可能涉及方法专利，这类行为将会被认为是对专有权的侵犯。类似地，在船舶上销售专利产品也会被认为是一种侵权行为[……]”。如果船舶是“在临时停泊在港期间”用作“移动医院”，并在船上使用了专利权利要求范围所覆盖的手术器械来进行外科手术，那么这也是一种专利侵权行为。俄罗斯联邦在其意见中还指出，“出于引入国内流通目的的制造、销售或存储”都不属于该例外的范围。类似地，中国在答复中指出，“根据该规定对专利的使用包括使用专利产品或专利方法，但不包括制造、许诺销售或进口专利产品”。格鲁吉亚规定，专利发明不应用于“企业经营目的”<sup>19</sup>。加拿大对使用进一步进行了定义，规定其“不是用于制造在加拿大销售或从加拿大出口的任何商品。”<sup>20</sup>

#### 互惠规定

19. 一些成员国的法律规定，此类例外适用互惠原则，即外国运输工具应来自那些为在该国注册的运输工具赋予了相同权利的国家。例如，《吉尔吉斯共和国专利法》第 13 条规定，“如果运输设施属于为吉尔吉斯共和国运输设施所有人提供相同权利的国家或自然人或法律实体，那么此类行为不应被认为是对专有权的侵犯。”许多国家的适用法律中都有类似的规定，<sup>21</sup> 根据芬兰和瑞典的专利法，只可针对航空器要求外国提供的“相应特权”<sup>22</sup>。中国规定，例外适用于临时过境且出于其自身需求在其设备和装置中使用了相关专利的任何外国运输工具，“符合船舶所属国与中国达成的协定，或符合两国均加入的任何国际条约，或基于互利原则。”

---

<sup>15</sup> 《墨西哥工业产权法》第 22 条。

<sup>16</sup> 日本：船舶和航空器；韩国：船舶、航空器或车辆。见《日本专利法》第 69(2)(i)条和《韩国专利法》第 96(1)条。

<sup>17</sup> 《瑞典专利法》第 5 条。

<sup>18</sup> 见《中国专利法》第 69 条、《荷兰专利法》第 54 条、《新西兰专利法》第 79 条、《南非专利法》第 71 条、《赞比亚专利法》第 9 条、以及《津巴布韦专利法》第 81 条。

<sup>19</sup> 《格鲁吉亚专利法》第 52(C)条。

<sup>20</sup> 《加拿大专利法》第 23 条。

<sup>21</sup> 还可参见《亚美尼亚发明、实用新型和工业品外观设计法》第 17(4)条、《阿塞拜疆专利法》第 23 条、《匈牙利专利法》第 21(5)条、《俄罗斯联邦民法典》第 1359 条、《美国法典 272》第 35 条。

<sup>22</sup> 《芬兰专利法》第 5(1)条和《瑞典专利法》第 5 条。

### 航空器备件和附件的进口

20. 此外，一些成员国的国内法允许进口航空器备件和附件，不受侵权索赔的限制，以满足 1944 年 12 月 7 日的《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）第 27 条规定的义务<sup>23</sup>。特别是，尽管在这些国家也存在有专利，但仍可向这些国家进口备件和附件，储存并用于外国航空器的维修。在此方面，《挪威专利法》规定，“无论任何授权专利，航空器备件和附件可向挪威进口并在挪威使用以维修在外国注册的航空器，该国为[……]《芝加哥公约》和《巴黎公约》的缔约方[……]，或该国的专利立法认可作为《芝加哥公约》缔约方的另一个国家的国民所作发明并为该发明提供的保护水平基本符合《巴黎公约》所规定的保护水平。”<sup>24</sup>

### 其他标准

21. 此外，关于在确定例外范围时所用的其他标准，摩尔多瓦共和国在答复中引用《发明保护法 50/2008》第 22(2)条，其规定“应允许使用，条件是其不得不合理地与专利发明的正常使用相违背，也不得不合理地损害专利权人的合法权益，同时考虑第三方的合法权益。否则，专利权人有权为由于未经授权使用发明而遭受的损害获得补偿。”

### 实施挑战

22. 几乎所有规定有该例外的成员国都认为，该例外的适用法律框架足以满足所要求的目标，无需对此加以修订。萨尔瓦多将在其《知识产权法》中引入有关该例外的明确条款。巴基斯坦在答复中表示该例外“规定充分”，并且指出从未实际应用过该规定。

[文件完]

---

<sup>23</sup> 《荷兰专利法》第 54 条、《挪威专利法实施细则》第 101 条、《葡萄牙工业产权法典》第 102 条、《土耳其专利法》第 75(e)条、《联合王国专利法》第 60(5)(d)-(f)条。中国香港规定，“本条款仅适用于中国中央人民政府就满足《芝加哥公约》规定已作声明的情况。”见《中国香港专利条例》第 75(f)条。

<sup>24</sup> 《挪威专利法实施细则》第 101 条。