

SCP/35/4

الأصل: بالإنكليزية

التاريخ: 11 أغسطس 2023

## اللجنة الدائمة المعنية بقانون البراءات

الدورة الخامسة والثلاثون  
جنيف، من 16 إلى 20 أكتوبر 2023

مشروع وثيقة مرجعية بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية

وثيقة من إعداد الأمانة

المقدمة

1. اتفقت اللجنة الدائمة المعنية بقانون البراءات (لجنة البراءات)، في دورتها الرابعة والثلاثين، التي عُقدت في جنيف في الفترة من 26 إلى 30 سبتمبر 2022، على أن تواصل الأمانة العمل على مشروع وثيقة مرجعية بشأن الاستثناءات والتقييدات على حقوق البراءات بالاقتران مع حماية البراءات، على أساس الاتفاق الذي توصلت إليه اللجنة في دورتها السادسة والعشرين. واتفقت اللجنة تحديداً على أن تقوم الأمانة، من بين أمور أخرى، بإعداد مشروع وثيقة مرجعية بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية، وتقديمه إلى اللجنة إبان دورتها الخامسة والثلاثين (يُرجى الاطلاع على النقطة الأولى تحت عنوان "الاستثناءات والتقييدات على حقوق البراءات" من الفقرة 25 من الوثيقة SCP/34/8).
2. وعملاً بقرار لجنة البراءات المذكور آنفاً، يحتوي مرفق هذه الوثيقة على مشروع الوثيقة المرجعية المعني كي تناقشه اللجنة في دورتها الخامسة والثلاثين المقرر عقدها في جنيف في الفترة من 16 إلى 20 أكتوبر 2023. وقد استفادت الأمانة، في إعداد مشروع الوثيقة المرجعية، من المعلومات التي قدّمها الدول الأعضاء<sup>1</sup>، بما في ذلك الأحكام التشريعية الوطنية/الإقليمية والقضايا المعروضة على المحاكم، فضلاً عن المعلومات الأخرى المتاحة من خلال مختلف أنشطة اللجنة. وإضافة إلى ذلك، استعانت الأمانة بمصادر أخرى للمعلومات من أجل الحصول على مواد تكميلية بشأن هذا الموضوع.
3. وتتضمن الوثيقة المرجعية الأقسام التالية: "1" لمحة عامة عن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية؛ "2" وأهداف الاستثناء وغاياته؛ "3" وأصل الاستثناء والإطار القانوني الدولي الحالي؛ "4" والصكوك الإقليمية المرتبطة بالاستثناء؛ "5" والتنفيذ الوطني للاستثناء؛ "6" والتحديات التي تواجه الدول الأعضاء في تنفيذ الاستثناء؛ "7" ونتائج التنفيذ الوطني/الإقليمي للاستثناء. وإضافة إلى ذلك، تحتوي الوثيقة على ملحق جُمعت فيه العديد من الأحكام القانونية الخاصة بالاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية.

[يلي ذلك المرفق]

<sup>1</sup> دعيت الدول الأعضاء ومكاتب البراءات الإقليمية، في المذكرة رقم C.9141 المؤرخة 7 ديسمبر 2022، إلى تزويد المكتب الدولي بما لديها من مساهمات إضافية من أجل إعداد مشروع الوثيقة المرجعية بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية. ونُشرت المساهمات الواردة على الصفحة الإلكترونية التالية من منتدى لجنة البراءات الإلكتروني: [https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session\\_35/comments\\_received.html](https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session_35/comments_received.html).

مشروع وثيقة مرجعية بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد  
على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية

## المحتويات

1. لمحة عامة عن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية ..... 3
2. أهداف الاستثناء وغاياته..... 3
3. منشأ الاستثناء والإطار القانوني الدولي الحالي..... 5
- 1.3 التطورات قبل إدراج الاستثناء في اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية..... 5
- 2.3 اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية..... 7
- 3.3 اتفاقية الطيران المدني الدولي..... 8
4. الصكوك الإقليمية المرتبطة بالاستثناء..... 9
5. التنفيذ الوطني للاستثناء..... 11
- 1.5 أنواع وسائل النقل..... 13
- 2.5 نطاق الأنشطة المسموح بها فيما يتعلق بمختلف أنواع وسائل النقل الأجنبية..... 14
- 3.5 وسائل النقل "الأجنبية"..... 14
- 4.5 تفسير مصطلحات "مؤقتة" و"أو" عرضية" و"عابرة" و"قصرا للاحتياجات"..... 16
- 5.5 شرط المعاملة بالمثل..... 17
- 6.5 الإحالة إلى اتفاقية شيكاغو..... 18
6. التحديات التي تواجه الدول الأعضاء في تنفيذ الاستثناء..... 18
7. نتائج التنفيذ الوطني/الإقليمي للاستثناء..... 18

الملحق

## 1. لمحة عامة عن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية

1. تسمح الحقوق المشمولة بالبراءة لصاحب البراءة باتخاذ إجراءات قانونية ضد من يستخدم الاختراع المحمي بموجب البراءة من دون الحصول على إذنه. ومع ذلك، فإن المبدأ الرئيسي لقانون البراءات الدولي هو أن البراءات هي حقوق إقليمية. ومن ثم، يتمتع صاحب البراءة بالحماية داخل أراضي البلد أو البلدان التي حصل على حقوق البراءة فيها، ويمكنه ممارسة حقوقه في المحكمة إذا حدث التعدي داخل تلك الأراضي.

2. ومع ذلك، وفقا لقوانين البراءات في معظم البلدان، فإن استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة والذي يشكل جزءا من سفن وطائرات ومركبات برية لبلدان أجنبية (ويُشار إليها فيما يلي باسم "وسائل النقل الأجنبية") لا يعد انتهاكا لحقوق صاحب البراءة. ولكن من المهم الانتباه إلى أن هذا الاستثناء، في معظم قوانين البراءات، يخضع لشروط معينة، مثل أن تدخل وسيلة النقل أراضي البلد المعني "مؤقتا" أو "عرضيا" وأن يُستخدم الاختراع "حصرا لاحتياجات" وسائل النقل.

3. والأثر العملي للاستثناء هو، من حيث المبدأ، أنه إذا دخلت سفينة أو طائرة أو مركبة برية بها اختراع محم بموجب براءة أراضي بلدان أجنبية بصورة مؤقتة أو عرضية، لا يشترط على مالك وسيلة النقل هذه الحصول على ترخيص لاستخدام الاختراع المحمي بموجب البراءة في كل بلد تكون فيه البراءة سارية. ومن المهم توضيح أن الاستثناء يسري على وسائل النقل في البلدان "الأجنبية"، أي أنه لا يمتد إلى وسائل النقل الوطنية التي تظل خاضعة لقوانين البراءات في بلدها الأصلي.

4. ويُمنح هذا التقييد لحقوق البراءات من أجل دعم المصلحة العامة في الحفاظ على حرية النقل، وحماية التجارة الدولية أو تيسيرها، وتحقيق توازن مناسب بين الحقوق.

5. وعلى الصعيد الدولي، وفقا للمادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية (اتفاقية باريس)، تنفد الأطراف المتعاقدة الاستثناء من حقوق البراءات فيما يتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية.<sup>2</sup> ونظرا إلى المادة 1.2 من الاتفاق المتعلق بجوانب حقوق الملكية الفكرية المتصلة بالتجارة (اتفاق تريبس)<sup>3</sup>، يُعد ذلك الاستثناء إلزاميا لأعضاء منظمة التجارة العالمية.

6. وتقدّم الأقسام اللاحقة من هذه الوثيقة معلومات عن جملة أمور منها كيفية تنفيذ الاستثناء المنصوص عليه في اتفاقية باريس بموجب القوانين الإقليمية والوطنية. وما لم يكن تحديد نوع وسيلة النقل ضروريا لأغراض تحليل نطاق الاستثناء في ولاية قضائية محددة، يُستخدم مصطلح "وسائل النقل الأجنبية" الذي يشمل وسائل النقل المختلفة في الأقسام التالية.

## 2. أهداف الاستثناء وغاياته

7. بوجه عام، فإن أهداف السياسة العامة الرئيسية للاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية، على النحو الوارد في مساهمات الدول الأعضاء والمنشورات الأكاديمية، هي الحفاظ على حرية النقل/الاتصالات، وحماية التجارة الدولية أو تيسيرها، وتحقيق توازن مناسب بين الحقوق.

8. فعلى سبيل المثال، توضح المساهمة الواردة من الجمهورية التشيكية أن الاستثناء المعني يهدف إلى "تمكين حرية النقل الدولي والعمل على ضمان نقل الأشخاص والبضائع عبر حدود الدولة، سواء عن طريق البر أو الجو أو البحر".<sup>4</sup>

9. وبالمثل، أُشير إلى الهدف التالي للاستثناء في مساهمة إسبانيا:

"السبب في هذا الاستثناء هو أن ممارسة حق الاستبعاد قد تسبب ضررا غير متناسب لمشغلي وسائل النقل العابرة عبر الدولة التي تسري فيها الحماية. [...] ومن ثم، فإن الهدف هو تيسير تشغيل النقل الدولي وضمان عدم إعاقة حقوق البراءات السارية له. [...] ولذلك، لا يجوز الحصول على ترخيص بشأن البراءة في البلدان التي تدخل أراضيها وسائل النقل هذه بصورة مؤقتة أو عرضية، شريطة أن يكون الاستخدام لأغراض الإصلاح أو لاحتياجات وسائل النقل".<sup>5</sup>

2 ترد في القسم 2.3 مناقشة للمادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس. ويمكن الاطلاع على نص المادة 5<sup>(ب)</sup> في الفقرة 28.

3 يمكن الاطلاع على نص المادة 1.2 من اتفاق تريبس في الحاشية 29.

4 يُرجى الاطلاع على مساهمة الجمهورية التشيكية المقدمة إلى لجنة البراءات إبّان دورتها الخامسة والثلاثين على الموقع الإلكتروني التالي:

5 [https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session\\_35/comments\\_received.html](https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session_35/comments_received.html)

يُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدمتها إسبانيا إلى لجنة البراءات إبّان دورتها الخامسة والثلاثين.

10. وبالمثل، يوضّح رد جمهورية كوريا ما يلي:

"على الرغم من أن استخدام وسائل النقل ينتهك حقوق صاحب البراءة، فإن الضرر الذي تلحقه السفن أو الطائرات أو المركبات بصاحب البراءة بسبب مرورها عبر جمهورية كوريا يكون ضئيلاً، إن وُجد، لأن وسائل النقل تمر عبر البلد في وقت قصير. وإذا تم حظر وسائل النقل هذه من المرور عبر جمهورية كوريا، فسيؤثر ذلك مشكلة حرجة في نظام النقل الدولي".<sup>6</sup>

11. وبالتركيز على التجارة الدولية وموازنة جوانب الاستثناء المنصوص عليه في المواد 4 و5 و6 من القسم 11 من قانون البراءات، توضّح مساهمة ألمانيا ما يلي:

"الغرض من هذه الأحكام هو حماية وتسهيل التجارة الدولية [...] التي سنعرفل إذا تم حظر استخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية التي تمر عبر أراضي دول عدة بموجب قوانين البراءات المعمول بها في تلك الدول. ومن ثم، فإن هذه الأحكام تحقق توازناً في المصالح بين مصالح أصحاب البراءات المحليين والنظم الوطنية لحماية البراءات من جهة، والمصلحة في تسيير التجارة الدولية من جهة أخرى [...]".<sup>7،8</sup>

12. وبالمثل، فإن السياسة الأساسية للاستثناء المنصوص عليه في البند 35 من المادة 272 من قانون الولايات المتحدة هي منع إنفاذ البراءات من تثبيط التجارة الدولية. ووفقاً لمحكمة الاستئناف للدائرة الفيدرالية<sup>9</sup>، فإن الاستثناء:

"يشهد على الحرص على ترك قنوات التجارة الدولية، أو بتعبير أدق السفن والمركبات التي تمر عبر هذه القنوات، خالية من الأعباء المفرطة التي ستتحملها إذا تعين على تلك السفن أو المركبات أن تمتثل لقوانين البراءات في جميع الدول التي زارتها السفينة أو المركبة خلال حياتها. ومن المحتمل أن تكون الاختراعات المختلفة محمية بموجب براءة في بلدان مختلفة، وقد يكون الاختراع نفسه مملوكاً لأطراف مختلفة في بلدان مختلفة. وفي المادة 272، يعترف الكونغرس الانضمام إلى حركة دولية ترمي إلى عدم إخضاع وسائل النقل الدولي المملوكة للأجانب للحقوق الاستثنائية لأصحاب البراءات المحليين لأن تكلفة الامتثال لحقوق الاستبعاد المتعددة وغير المتسقة التي توفرها أنظمة البراءات في عدد كبير من البلدان من المرجح أن تفرض عبئاً مفرطاً على التجارة الدولية".

13. ونظراً إلى أن الالتزام بكفالة استثناء بشأن استخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية بموجب القانون الوطني ينشأ عن المادة 5<sup>(الـ5)</sup> من اتفاقية باريس<sup>10</sup>، فقد أشارت بعض الدول الأعضاء أيضاً إلى هذه المادة فيما يتعلق بأهداف الاستثناء<sup>11</sup> وفيما يخص المادة 5<sup>(الـ5)</sup> من اتفاقية باريس، يذكر البروفيسور جورج هندريك كريستيان بوندنهاوزن أن المادة:

"تنص على بعض القيود على الحقوق الاستثنائية التي تمنحها البراءة في الحالات التي تؤدي فيها الممارسة الكاملة لتلك الحقوق إلى إلحاق ضرر كبير بالمصلحة العامة في الحفاظ على حرية النقل".<sup>12</sup>

14. ويوضح البروفيسور لاداس أيضاً، بالإشارة إلى المادة 5<sup>(الـ5)</sup> من اتفاقية باريس، ما يلي:

"إن حق صاحب البراءة في منع استخدام اختراعه على متن السفن الأجنبية أو غيرها من وسائل النقل التي تدخل مؤقتاً الولاية القضائية لدولة ما قد يعرقل كثيراً حرية الاتصال. ومن غير العملي مطالبة شخص أجنبي، قد يكون جاهلاً تماماً بمنح البراءة في بلد ما، بالحصول على ترخيص من صاحب البراءة لاستخدام الاختراع وإلا تعرضت الآلة أو المحرك المستخدم في المنشأة أو التجهيز أو تشغيل سفينته أو وسيلة النقل الأخرى الخاصة به للحجز".<sup>13</sup>

15. وإضافة إلى ذلك، تشير الردود الواردة من بعض الدول الأعضاء الأخرى إلى أن الاستثناء المعني منصوص عليه من أجل الامتثال لالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو للطيران المدني الدولي المؤرخة 7 ديسمبر 1944.<sup>14</sup>

6 يُرجى الاطلاع على رد جمهورية كوريا على القسم 6 من الاستبيان بشأن استثناءات وتقييدات حقوق البراءات الذي أُجري في إطار لجنة البراءات (وُيشار إليه فيما يلي باسم "الاستبيان"). ويمكن الاطلاع على الاستبيان عبر الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.wipo.int/scp/en/exceptions/>.

7 تشير المساهمة إلى الفقرة 11 من القسم 11 من مرجع Ensthaler في: BeckOK Patentrecht، الطبعة السادسة والعشرون، 2022؛ و Stauder، Die Freiheit des internationalen Verkehrs im Patentrecht، GRUR 1993، 305.

8 فيما يتعلق بأهداف الاستثناء، أشارت بعض الدول الأعضاء الأخرى أيضاً في الاستبيان إلى جانب التوازن. فعلى سبيل المثال، أشارت كينيا إلى أن الهدف "ضمان التوازن بين حقوق صاحب البراءة والمصلحة العامة"، وأشارت الولايات المتحدة الأمريكية إلى أن الهدف "تحقيق توازن مناسب بين الحقوق".

9 *National Steel Car, Ltd. v. Canadian Pacific Railway, Ltd.*, 357 F.3d 1319 (Fed. Cir. 2004).

10 فيما يتعلق بالمادة 5<sup>(الـ5)</sup> من اتفاقية باريس، يُرجى الاطلاع على القسم 3 من هذه الوثيقة.

11 يُرجى الاطلاع مثلاً على رد كندا على الاستبيان الذي جاء فيه ما يلي بشأن أهداف السياسة العامة للاستثناء: "احترام الحقوق السيادية للدول على قوانين الملكية الفكرية الخاصة بها وضمان عدم إعاقة حركة السفن الأجنبية وما إلى ذلك بسبب خطر انتهاك البراءات واحترام التزاماتنا الدولية بموجب اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية"؛ وجاء ما يلي في رد الصين: "ضمان حرية النقل الدولي، وبما يتفق مع الممارسات الدولية والأحكام ذات الصلة في اتفاقية باريس".

12 يُرجى الاطلاع على الصفحة 82 من دليل تطبيق اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية للبروفيسور جورج هندريك كريستيان بوندنهاوزن.

13 Stephen P. Ladas، Patents، Trademarks، and Related Rights، National and International Protection، Harvard University Press، المجلد 1، 1975، ص 417.

14 يُرجى الاطلاع مثلاً على رد البرتغال على الاستبيان ومساهمة الجمهورية التشيكية المقّدمة إلى لجنة البراءات إبّان دورتها الخامسة والثلاثين.

### 3. منشأ الاستثناء والإطار القانوني الدولي الحالي

#### 1.3 التطورات قبل إدراج الاستثناء في اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية

16. كما هو مبين فيما يلي، تنص المادة 5<sup>(ك)</sup> من اتفاقية باريس على الاستثناء المتعلق باستخدام المواد المحمية بموجب براءة على متن وسائل النقل الأجنبية. ومع ذلك، قبل وقت طويل من إدراج هذه المادة في اتفاقية باريس، كانت مسألة الاختراعات المدمجة في السفن الأجنبية التي تزور أراضي بلد تكون فيه الاختراعات محمية بموجب براءات قد طُرحت بالفعل أمام محاكم وطنية. وفي منتصف القرن التاسع عشر، أصدرت محاكم المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية قرارات بشأن هذه المسألة، مما مهد الطريق لاعتماد المادة 5<sup>(ك)</sup> من اتفاقية باريس.

17. وتم تناول هذه المسألة لأول مرة في دائرة الأموال بمحكمة إنكلترا في عام 1851 في قضية *Caldwell ضد Vanvlissengen*.<sup>15</sup> وتعلق القضية بسفينة بخارية هولندية توقفت بانتظام في إنكلترا واستخدمت مروحة لولبية محمية بموجب براءة في إنكلترا. وطلب المدعون إصدار أمر قضائي لمنع سفينة المدعى عليه من دخول المياه الإنكليزية. واحتج المدعى عليه بأنه لم يكن على علم بالبراءة الإنكليزية للمدعين وأنه لم يتم التماس أو منح براءة مقابلة في هولندا حيث تم بناء السفينة.<sup>16</sup> واحتج المدعون بأنه لا ينبغي إجراء استثناء للأجانب وحثوا المحكمة على إصدار حكم ضد المدعى عليه لأن السماح بسلوك المدعى عليه يعني أن "أي أجنبي قد ينتهك البراءة [الإنكليزية]، ولا يكون أمام صاحب البراءة سبيل للانتصاف" وأن "كل أجنبي في هذا البلد ملزم بالخضوع لقوانينه".<sup>17</sup> وفي إفادة خطية قدمها المدعى عليهم، أكد ريان السفينة أهمية النقل بالبواخر في ذلك الوقت وأشار إلى أن السفن التي تستخدم المروحة كانت وسيلة النقل السائدة بين هولندا وإنكلترا. وشدد على أن السفينة سهلت التجارة التي "يرى ويؤمن أنها ذات فائدة كبيرة لكلا البلدين المذكورين، وأن هذه التجارة ستضر كثيرا إذا مُنعت هذه البواخر من التجارة بين البلدين المعنيين".<sup>18</sup>

18. ورأت المحكمة أن مسألة إعفاء السفن الأجنبية هي مسألة تتعلق بالسياسة الوطنية، وينبغي أن تعالجها الهيئة التشريعية، وليس المحاكم.<sup>19</sup> ولذلك، أصدرت المحكمة أمرا زجريا ضد السفينة الهولندية. وردا على حكم المحكمة، عدل البرلمان الإنكليزي قانون البراءات لتوفير استثناء من مسؤولية التعدي عندما تدخل السفن الأجنبية الموانئ أو المياه الإنكليزية، رهنا بالمعاملة بالمثل. وإضافة إلى ذلك، استبعدت المحكمة من نطاق الاستثناء استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة "لتصنيع أي بضائع أو سلع تُباع داخل أراضي صاحبة الجلالة أو تصدر منها".<sup>20</sup>

19. وفي عام 1856، أي بعد أربع سنوات من تعديل قانون البراءات الإنكليزي، تناولت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية في قضية *Brown ضد Duchesne*<sup>21</sup> مسألة تطبيق براءات الولايات المتحدة ضد السفن الأجنبية الموجودة مؤقتا في المياه الإقليمية للبلد. وتعلق القضية بالسفينة الفرنسية *Duchesne*، التي أدرجت قائم شرع مصنوعا في فرنسا ولا يخضع لحقوق محمية بموجب براءة في ذلك البلد. وعند السفر إلى الولايات المتحدة الأمريكية، ادعى صاحب البراءة الخاصة بالوسائل المحسنة لبناء قائم الشرع أن براءته قد انتهكت.

20. وكانت المسألة المطروحة على المحكمة العليا كما يلي:

"هل يمكن لسفينة أن تستخدم أي تحسين في بناء أو تجهيز سفينة أجنبية، تم الحصول على براءة لها في الولايات المتحدة، داخل الولاية القضائية للولايات المتحدة في أثناء وجودها هناك مؤقتا لأغراض التجارة، دون موافقة صاحب البراءة؟"

15. *Caldwell v. Vanvlissengen*, (1851) 68 Eng. Rep. 571 (Ch.)

16. المرجع السابق، ص 572.

17. المرجع السابق، ص 575.

18. المرجع السابق، ص 573.

19. المرجع السابق، ص 577.

20. قانون تعديل قانون البراءات، 1852، 15 و16 فيكتوريا، الفصل 83، 26 (إنكلترا). وجاء ما يلي في الحكم: "لا يجوز تمديد نطاق سريان أي براءة (ممنوحة بعد اعتماد هذا القانون) لمنع استخدام اختراع من هذا القبيل في أي سفينة أو مركبة أجنبية، أو لملاحة أي سفينة أو مركبة أجنبية، قد تكون في أي ميناء من موانئ صاحبة الجلالة، أو في أي مياه ضمن الولاية القضائية لأي من محاكم صاحبة الجلالة، عندما لا يتم استخدام هذا الاختراع لتصنيع أي بضائع أو سلع يتم بيعها داخل أراضي الجلالة أو تصديرها منها. ويرتفع ذلك بالأبدا بمتد هذا التشريع دائما إلى سفن أو مركبات أي دولة أجنبية تسمح قوانينها لرعايا تلك الدولة الأجنبية، الذين لديهم براءات أو امتيازات مماثلة للاستخدام أو التنفيذ الاستثنائي للاختراعات داخل أراضيها، بمنع استخدام مثل هذه الاختراعات في السفن أو المركبات البريطانية أو التدخل في ذلك الاستخدام، أو فيما يرتبط بملاحة السفن أو المركبات البريطانية، في أثناء وجودها في موانئ تلك الدولة الأجنبية، أو في المياه الخاضعة لولاية محاكمها، عندما لا يتم استخدام هذه الاختراعات لتصنيع أي بضائع أو سلع تُباع داخل أراضي صاحبة الجلالة أو تصدر منها".

21. *Brown v. Duchesne*, 60 U.S. (19 How.) 183 (1856)

21. وفي البداية، ذكرت المحكمة العليا أن النص الحرفي لقانون البراءات "يبدو أنه يُثبت مطالبة" المدعي.<sup>22</sup> ولكن استنادا إلى النية المتصورة للجهاز التشريعي في سن قانون البراءات، وجدت المحكمة أن براءات الولايات المتحدة غير قابلة للتنفيذ ضد السفن الأجنبية التي ترسو بشكل قانوني في موانئ ذلك البلد. ورأت المحكمة العليا تحديداً أن تفسير حق براءة بطريقة واسعة لدرجة أن تصف استخدام السفينة الفرنسية للاختراع بأنه استخدام منتهك:

"من شأنه أن يمنح أصحاب البراءات حقوق ملكية فضلا عن سلطة سياسية، ويمكنهم من إعاقة سلطة إبرام المعاهدات مع الدول الأجنبية، والتدخل في تشريعات الكونغرس عند ممارسة سلطته الدستورية لتنظيم التجارة."<sup>23</sup>

22. وإذا رأت المحكمة أنه من غير المحتمل أن يكون الكونغرس قد قصد تفويض هذه السلطة الواسعة لأصحاب البراءات، فقد فسرت الحكم كما يلي:

"لا تمتد حقوق الملكية والاستخدام الاستثنائي الممنوحة لصاحب براءة إلى سفينة تدخل بالكامل أحد موانئنا؛ وإن استخدام هذا التحسين، في بناء أو تجهيز هذه السفينة أو في معداتها، سواء كانت قادمة إلى ميناء الولايات المتحدة أو خارجة منه، لا يُعد انتهاكا لحقوق صاحب البراءة الأمريكي، شريطة أن يكون ذلك التحسين قد أُدمج في السفينة في ميناء أجنبي وأن يكون مأدونا به بموجب قانون البلد الذي تنتمي إليه تلك السفينة."

23. وعلى الرغم من أن المحكمة تقيد حقوق صاحب البراءة الأمريكي فيما يتعلق باستخدام اختراع محم بموجب براءة على متن سفن أجنبية موجودة في الولايات المتحدة، فإن أجزاء أخرى من القرار توضح أن المحكمة لم تكن تنوي استبعاد جميع التدخلات المرتبطة بهذه السفن من نطاق حقوق صاحب البراءة:

"إذا كان [الاختراع] قد صُنع على سطح السفينة وهي راسية في ميناء بوسطن، أو إذا كان القبطان قد باعه هناك، لكان بلا شك قد تعدى على حقوق المدعي، وكان سيكون مسؤولا عن حق عن الربح والمزية التي حصل عليها بهذه الطريقة."<sup>24</sup>

24. وفي أعقاب التطورات المذكورة آنفا في إنكلترا والولايات المتحدة الأمريكية، بدأت بلدان أخرى في حماية وسائل النقل الأجنبية التي تدخل أراضيها مؤقتا من مطالبات التعدي على البراءات.<sup>25</sup> فعلى سبيل المثال، أدخلت ألمانيا في قانون البراءات بندا عاما أوليا بشأن هذه المسألة في عام 1877<sup>26</sup> وعلى الرغم من أن التفسير القانوني للمحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية الذي ورد آنفا قد صدر في عام 1856، فلم يُعتمد حكم قانوني محدد بشأن هذه المسألة إلا في عام 1952.

25. وعلى المستوى الدولي، تم تنظيم الاستثناء لأول مرة في عام 1919 بموجب الاتفاقية المتعلقة بتنظيم الملاحة الجوية. وتنص المادة 18 من الاتفاقية على ما يلي:

"تُعفى كل طائرة تمر عبر أراضي دولة متعاقدة، بما يشمل الهبوط والتوقف اللازمين بصورة معقولة لغرض هذا العبور، من أي حجز على أساس التعدي على براءة أو تصميم أو نموذج، رهنا بإيداع تأمين تحدد السلطة المختصة في مكان الحجز مبلغه ما لم يكن محددًا بموجب اتفاق ودي."

26. والاتفاقية لا تتعلق إلا بالطائرات ولا تعلن صراحة جواز استخدام اختراع محم بموجب براءة، مثلا في "بناء الطائرة أو تجهيزها أو تزويدها بالمعدات". والاستثناء الوارد في الاتفاقية يكتفي بحماية الطائرات الأجنبية المخالفة من الحجز عليها في البلدان الأجنبية بشرط إيداع مبلغ تأمين. وقد حلت محل الاتفاقية اتفافي الطيران المدني الدولي (المعروفة أيضا باسم "اتفاقية شيكاغو")، التي ترد مناقشة لها فيما يلي.

22 المرجع السابق، ص 194.

23 المرجع السابق، ص 197.

24 المرجع السابق، ص 196.

25 أفاد لينفيلد بأنه بحلول عام 1907 اعتمدت ست دول أخرى، منها الإمبراطورية النمساوية المجرية وألمانيا، حكما من هذا القبيل. H. Geoffrey

Protecting an Invention outside the Protecting Country, Oxford University Press, 2012.

26 يُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدمتها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبّان دورتها الخامسة والثلاثين.

## 2.3 اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية

27. في عام 1923، قدمت لجنة الملكية الصناعية التابعة لغرفة التجارة الدولية إلى اللجان الوطنية للملكية الصناعية سؤالاً عن استصواب إدراج مادة في اتفاقية باريس تنظم استخدام اختراع محم بموجب براءة على متن سفن أو في بناء أو تشغيل قطارات وسيارات وطائرات بلد ما تدخل أراضي بلد آخر.<sup>27</sup> وبناء على اقتراح من وفد فرنسا، أدرج مؤتمر المراجعة المعقود في لاهاي في عام 1925 المادة 5<sup>(الف)</sup> في اتفاقية باريس وظلت المادة دون تغيير جوهر في الوثائق اللاحقة.<sup>28</sup>

28. تنص المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس المعنونة "براءات الاختراع: الأشياء التي تحميها براءة اختراع وتكون جزءاً من وسائل النقل" على ما يلي:

"لا يعتبر إخلالاً بحقوق مالك البراءة في كل دولة من دول الاتحاد ما يلي:

(1) استعمال الوسائل موضوع براءته على ظهر السفن التابعة للدول الأخرى للاتحاد سواء كان ذلك في جسم السفينة أو في آلاتها أو أجهزتها أو عددها أو في الأجزاء الإضافية الأخرى عندما تدخل هذه السفن بصفة مؤقتة أو عرضية في مياه الدول المذكورة على أن يكون استعمال كل هذه الوسائل قاصراً على احتياجات السفينة.

(2) استعمال الوسائل موضوع البراءة في صنع أو تشغيل المركبات الجوية أو البرية التابعة للدول الأخرى للاتحاد أو قطع غيرها عندما تدخل تلك المركبات بصفة مؤقتة أو عرضية في الدولة المذكورة."

29. ونظراً إلى أن المادة تنص على أن "[ما يلي] لا يعتبر إخلالاً"، فإن هذا الاستثناء ليس اختياريًا للأطراف المتعاقدة في اتفاقية باريس، ونظراً إلى المادة 1.2 من اتفاق تريبس، فهو الزامي أيضاً لأعضاء منظمة التجارة العالمية، حتى لو لم يكونوا أطرافاً متعاقدة في اتفاقية باريس.<sup>29</sup>

30. وفيما يتعلق بتنفيذ المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس، إذا كان النظام الدستوري للدولة المعنية يسمح بأن تكون أحكام اتفاقية باريس "ذاتية التنفيذ"، أي قابلة للتطبيق مباشرة على أطراف خاصة دون تدخل إضافي من جانب التشريع الوطني أو وربما حتى ضد أحكام مختلفة في التشريع الوطني، فإن هذه المادة تمت صياغتها بحيث تسمح بهذا التطبيق المباشر.<sup>30</sup>

31. ولا تشمل المادة سوى استخدام الأجهزة المحمية بموجب براءة ولا ينطبق على صنع المواد على متن السفن أو الطائرات أو المركبات البرية، ولا على بيع المنتجات المحمية بموجب براءة.<sup>31</sup> وفضلاً عن ذلك، يجب استخدام الجهاز المحمي بموجب براءة حصراً لتلبية احتياجات السفينة لتطبيق الاستثناء.<sup>32</sup> وينطبق الاستثناء على السفن والطائرات والمركبات البرية للدول الأخرى للاتحاد.

32. ونظراً إلى أن مؤتمر لاهاي اعتمد نص المادة 5<sup>(الف)</sup> دون مناقشة مستفيضة، لا يمكن العثور في محاضر المفاوضات إلا على القليل من التوجيهات فيما يتعلق بتعريف المصطلحات المستخدمة في المادة. ومع ذلك، فيما يتعلق بكلمة "مؤقتاً"، تنص المحاضر بوضوح على أن التعبير يشمل الدخول المنتظم، وخاصة الدخول الدوري للسفن إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى من دول الاتحاد.<sup>33</sup> وفيما يتعلق بمعنى كلمة "عرضياً"، ينص المحاضر الوحيد الذي تم العثور عليه على أن هذه الكلمة "بدت زائدة عن الحاجة ولكن تبين، بعد إمعان النظر فيها، أنها ليست زائدة عن الحاجة على الإطلاق".<sup>34</sup>

27 الملكية الصناعية (1926)، ص 221، في Stephen P. Ladas, *Patents, Trademarks, and Related Rights, National and International*، Protection, Harvard University Press, Vol.1, 1975، ص 417.

28 محاضر مؤتمر عام 1925، الصفحة 339 (اقتراح وفد فرنسا)، والصفحتان 435 و436 (تقرير اللجنة الفرعية الثانية)، والصفحة 521 (تقرير اللجنة العامة)، والصفحتان 541 و542 (تقرير لجنة الصياغة)، والصفحة 577 (الاعتماد في الجلسة العامة الثانية).

29 المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس مدرجة بالإشارة في اتفاق تريبس. وتنص المادة 1.2 من اتفاق تريبس على ما يلي: "فيما يتعلق بالأجزاء الثاني والثالث والرابع من هذا الاتفاق، يلتزم الأعضاء بالمواد من 1 إلى 12 والمادة 19 من اتفاقية باريس".

30 يُرجى الاطلاع على تعليقات جورج هندريك كريستيان بودنهاوزن في دليل تطبيق اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية، الصفحات 12 إلى 15. تقرير اللجنة الفرعية الثانية، المرجع نفسه، ص 435. "يعلن الوفد البريطاني أنه يقبل الفقرة 1 من الاقتراح، مع التقييد المنصوص عليه في القانون الإنكليزي والذي يقضي بعدم جواز بيع المواد المنتجة على متن السفن في الموانئ." [ترجمة غير رسمية]. ويُرجى الاطلاع أيضاً على الصفحة 82 من دليل تطبيق اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية للبروفيسور جورج هندريك كريستيان بودنهاوزن.

32 تقرير اللجنة الفرعية الثانية، المرجع نفسه. "يحدد الوفد الفرنسي أن الأمر يتعلق فقط، كما يشير النص، بالأجهزة المحمية بموجب براءة التي تُستخدم حصراً لتلبية احتياجات السفينة." [ترجمة غير رسمية]. ويُرجى الاطلاع أيضاً على الصفحة 542 (تقرير لجنة الصياغة).

33 تقرير اللجنة الفرعية الثانية، المرجع نفسه، ص 435.

34 الصفحة 521 من تقرير اللجنة العامة [ترجمة غير رسمية].

33. ويمكن الاطلاع على مزيد من التعليقات التفسيرية فيما يتعلق بهذا الحكم في دليل تطبيق اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية الذي أعده البروفيسور جورج هندريك كريستيان بودنهاوزن، وفيما يلي ملخص لتلك التعليقات:<sup>35</sup>

- معنى كلمة "عرضية": قد يكون الدخول العرضي ناتجا عن سهو أو غرق سفينة، وفي الحالة الثانية، لن تنتهك السفينة البراءات حتى لو لم يكن وجودها في المياه الأجنبية مؤقتا.<sup>36</sup>
- معنى كلمات "السفن" و"الطائرات" و"المركبات البرية": يرجع إلى السلطات الوطنية تفسير تلك المصطلحات. فقد لا تشمل كلمة "سفينة" مثلا الجزر العائمة لأغراض الحفر.
- عبارة "السفن التابعة للدول الأخرى للاتحاد": في كل دولة من دول الاتحاد، ينطبق الحكم فقط على السفن التي تحمل علم دول أخرى، وليس على سفن الدولة نفسها، حتى لو كان لهذه السفن ميناء موطن في مكان آخر ولم تدخل البلاد إلا بشكل مؤقت أو عرضي.<sup>37</sup>
- كلمة "أجهزتها": قد يكون الجهاز موضوع براءة إما لأنه حاصل على براءة أو بسبب استخدام عملية حاصلة على براءة لتشغيله.
- ويجب أن يكون استخدام الجهاز المحمي بموجب البراءة في "جسم السفينة"، وكذلك في ملحقات السفينة، مثل الآلات والأجزاء والعدد، وأن تشمل هذه الملحقات أدوات الملاحة والتحميل والتفريغ، وغيرها من الملحقات بحسب طبيعة السفينة.
- عبارة "قاصرا على احتياجات السفينة": قد تختلف هذه الاحتياجات اختلافا كبيرا بحسب نوع السفينة. غير أن هذا الحكم لا ينطبق إذا استخدمت رافعة السفينة، على سبيل المثال، لنقل البضاعة من مستودع إلى آخر.
- كلمة "مياه" بلد أجنبي: تشمل هذه المياه الإقليمية لدولة أجنبية وجميع الممرات المائية الداخلية والمرافق، بما في ذلك الأرصفة.<sup>38</sup>
- ولن يتم إعفاء استخدام الأجهزة المحمية بموجب براءة على متن الطائرة والتي لا تتعلق ببناء أو تشغيل الطائرات أو المركبات البرية أو ملحقاتها من انتهاك البراءات.<sup>39</sup>

### 3.3 اتفاقية الطيران المدني الدولي

34. معاهدة دولية أخرى تنص على استثناء مماثل فيما يتعلق باستخدام الأجهزة المحمية ببراءة على متن الطائرات المدنية هي اتفاقية الطيران المدني الدولي المؤرخة 7 ديسمبر 1944 (اتفاقية شيكاغو). وتضع الاتفاقية مبادئ وترتيبات معينة من أجل تطوير الطيران المدني الدولي بطريقة آمنة ومنظمة، وإمكانية إنشاء خدمات النقل الجوي الدولي على أساس تكافؤ الفرص وتشغيلها بشكل سليم واقتصادي.<sup>40</sup> وتنص المادة 27 "الإعفاء من توقيع الحجز في حالة الدعاوى المتعلقة ببراءات الاختراع" من الفصل الرابع المعنون "إجراءات تسهيل الملاحة الجوية" من اتفاقية شيكاغو على ما يلي:

(أ) إذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في الملاحة الجوية الدولية إقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا مرخصا به أو كانت تعبره عبورا مرخصا به، سواء تضمن هذا العبور هبوطا أو لم يتضمنه، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو إيقافها أو إقامة أي دعوى ضد مالكيها أو مستثمريها، ولا إجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها، على أساس أن بناء الطائرة أو أليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة أو تصميم أو نموذج مسجل على النحو الواجب في الدولة التي دخلت الطائرة إقليمها، ومن المتفق عليه أنه لا يجوز في أي حالة أن يطلب في الدولة التي دخلت الطائرة دفع كفالة مقابل الإعفاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو إيقافها.

(ب) تسري أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضا على خزن قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكذلك على حق استعمالها وتركيبها لإصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة في إقليم أي دولة متعاقدة أخرى، على أنه لا يجوز بيع أي من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في دخال الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة.

35 يُرجى الاطلاع على الصفحات 82 إلى 84 من دليل تطبيق اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية الذي أعده البروفيسور جورج هندريك كريستيان بودنهاوزن. ولكن تجدر الإشارة إلى أن هذا الدليل ليس تفسيرا رسميا لاتفاقية باريس.

36 يُرجى الاطلاع على المرجع التالي: Sam Ricketson, The Paris Convention for the Protection of Industrial Property: Commentary, 2015، ص 415، الذي يشير إلى أن "كلمة "عرضيا" لا تغطي حالات الدخول غير المقصودة بسبب أخطاء في الملاحة فقط، وإنما تغطي أيضا حالات الدخول غير الطوعية بسبب تحطم السفينة (وحالات الدخول هذه قد ينتهي بها الأمر بطبيعة الحال إلى أن تكون أكثر من مؤقتة)". وفي هذا الصدد، يذكر لاداس أن كلمة "الأخرى" تشير "بلا شك إلى جنسية السفينة أو الشخص الذي ينتمي إليه المحرك، وتعني الكلمة أيضا أن السفن الوطنية، أو المحركات المملوكة لمواطني الدول غير الأعضاء في الاتحاد، لا تدخل في نطاق المادة 5<sup>(ب)</sup>". Stephen P. Ladas، الحاشية 11 من هذه الوثيقة، ص 418.

37 يُرجى الاطلاع أيضا على Sam Ricketson، المرجع نفسه، حيث جاء أن "مصطلح "المياه" يبدو أيضا مناسباً ليشمل المياه الإقليمية ومياه الميناء، فضلا عن الممرات المائية الداخلية، كما سيكون الحال مثلا مع السفن التي تمر على طول الأنهار الكبيرة مثل نهر الراين أو الدانوب أو اليانغتسي".

39 جورج هندريك كريستيان بودنهاوزن، الحاشية 10 من هذه الوثيقة.

40 اتفاقية الطيران المدني الدولي، الديباجة، الفقرة الثالثة.

(ج) لا تستفيد من أحكام هذه المادة إلا الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي تكون إما (1) دولاً أطرافاً في الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفي أي تعديلات لتلك الاتفاقية، (2) أو دولاً أصدرت بشأن براءات الاختراع قوانين تعترف بمقتضاها باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه الاتفاقية وتمنحها حماية ملائمة.

35. واعتباراً من 1 يونيو 2022، بلغ عدد الدول المتعاقدة بموجب اتفاقية شيكاغو 193 دولة.<sup>41</sup> وتستتبع صيغة المادة 27 من اتفاقية شيكاغو أن الاستثناء المنصوص عليه في المادة إلزامي للأطراف في اتفاقية شيكاغو التي تكون أطرافاً في اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية أو لديها قوانين براءات توفر الحماية الكافية لاختراعات مواطني البلدان الأخرى الأطراف في اتفاقية شيكاغو.

36. وعلى الرغم من أن المادة 27 من اتفاقية شيكاغو لها هدف مماثل للمادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس، فإنها لا تجيز أي مصادرة أو احتجاز وأي تدخل آخر في الطائرة المدنية على أساس أن "بناء أو آلية أو أجزاء أو ملحقات أو تشغيل" الطائرة يشكل انتهاكاً للبراءات. وفضلاً عن ذلك، يشمل نطاق الاستثناء في اتفاقية شيكاغو "خزن قطع الغيار" واستخدامها في إصلاح الطائرة، ولا يقتصر على حالات دخول الطائرات بصورة "مؤقتة" أو "عرضية" إلى البلدان التي تكون فيها البراءات سارية. وعوضاً عن ذلك، يجوز بموجب المادة 27 من اتفاقية شيكاغو "دخول" طائرة مصرح بها أراضي دولة أخرى أو "عبورها" عبر تلك الأراضي بغض النظر عن الهبوط فيها. ومن ناحية أخرى، يسري هذا الحكم فيما يتعلق بالطائرات المدنية فقط، في حين أن مصطلح "الطائرة" في اتفاقية باريس قد يشمل جميع أنواع الطائرات الأخرى اعتماداً على التعريف الوارد في القانون الوطني.<sup>42</sup>

#### 4. الصكوك الإقليمية المرتبطة بالاستثناء

37. تتضمن عدة صكوك إقليمية أحكاماً بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية. وهي: القرار رقم 486 الذي أنشأ النظام المشترك للملكية الصناعية في جماعة دول الأنديز (قرار جماعة دول الأنديز رقم 486)؛ والاتفاق المراجع لاتفاق بانغي المؤرخ 2 مارس 1977 بشأن إنشاء منظمة أفريقية للملكية الفكرية (1999) (اتفاق بانغي)؛ ونظام البراءات لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية؛ ونظام البراءات في إطار الاتفاقية الأوروبية الآسيوية للبراءات؛ والاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة.<sup>43</sup>

#### الجدول 1 - الصكوك الإقليمية

<p>المادة 53:</p> <p>"لا يجوز لصاحب البراءة أن يمارس حقه المذكور في المادة السابقة على الأعمال التالية:</p> <p>[...]</p> <p>(د) الأعمال المشار إليها في المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية؛</p> <p>[...]"</p>	<p>قرار جماعة دول الأنديز رقم 486<sup>44</sup></p>
<p>المادة 14:</p> <p>"لا تسري الحقوق التي تخولها براءة الاختراع على الآتي: -</p> <p>[...]</p> <p>2/14 استعمال موضوع البراءة في وسائل النقل التي تدخل أقاليم دول المجلس بصفة مؤقتة أو عرضية سواء كان ذلك في جسم وسيلة النقل أو في آلاتها أو أجهزتها أو عددها أو في الأجزاء الإضافية الأخرى على أن يكون الاستعمال قاصراً على احتياجات تلك الوسائل."</p>	<p>نظام براءات الاختراع لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية<sup>45</sup></p>

<sup>41</sup> يُرجى الاطلاع على الموقع الإلكتروني التالي: <https://www.icao.int/about-icao/Pages/AR/default.aspx>.

<sup>42</sup> تنص الفقرة (أ) من المادة 3 من اتفاقية شيكاغو على أن الاتفاقية تنطبق على الطائرات المدنية ولا تنطبق على طائرات الدولة. وتوضح الفقرة (ب) من المادة 3 أن طائرة الدولة تُستخدم في الخدمات العسكرية والجمارك والشرطة.

<sup>43</sup> فيما يتعلق بأوروبا، تنص المادة 27 من الاتفاق المتعلق ببراءات الجماعة الأوروبية (EEC/695/89) (المعتمد في 15 ديسمبر 1989) على الاستثناء المتعلق بالمواد على وسائل النقل الأجنبية، وهو ما يتطابق مع أحكام اتفاقية باريس واتفاقية شيكاغو. وعلى الرغم من أن الاتفاق لم يدخل حيز النفاذ، فقد طبقت بعض الدول المتعاقدة أحكامه في قوانينها الوطنية.

<sup>44</sup> القرار رقم 486 المؤرخ 14 سبتمبر 2000 الصادر عن لجنة جماعة دول الأنديز. وتتألف جماعة دول الأنديز من بوليفيا وكولومبيا وإكوادور وبيرو.

<sup>45</sup> يتألف مجلس التعاون لدول الخليج العربية من الإمارات العربية المتحدة، ومملكة البحرين، والمملكة العربية السعودية، وسلطنة عمان، ودولة قطر، ودولة الكويت.

<p>المادة 7(1)(ب): "7. تقييد الحقوق التي تمنحها البراءات (1): لا تمتد الحقوق الممنوحة بموجب البراءة: [...] (ب) استعمال منتجات على متن أي مركبة جوية أو برية أو سفينة أجنبية تخترق بصورة مؤقتة أو عرضية الفضاء الجوي لإحدى الدول الأعضاء أو أراضيها أو مياهها؛"</p>	<p>اتفاق بانفي<sup>46</sup></p>
<p>المادة 19: "لا تعدّ الحالات التالية من استخدام اختراع مشمول ببراءة انتهاكا للبراءات الأوروبية الآسيوية: الاستخدام في بناء أو تشغيل وسائل النقل الخاصة بدولة عضو في اتحاد باريس لحماية الملكية الصناعية من غير الدول المتعاقدة، عندما تدخل وسائل النقل هذه أراضي الدولة المتعاقدة بصورة مؤقتة أو عرضية، شريطة أن يقتصر استخدام الاختراع على تلبية احتياجات وسائل النقل هذه؛ [...]"</p>	<p>نظام البراءات في إطار الاتفاقية الأوروبية الآسيوية للبراءات<sup>47</sup></p>
<p>المادة 27: "تقييد آثار البراءة لا تمتد الحقوق الممنوحة بموجب البراءات إلى أي مما يلي: [...] (و) استخدام الاختراع موضوع البراءة على متن سفن بلدان الاتحاد الدولي لحماية الملكية الصناعية (اتحاد باريس) أو الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، من غير الدول الأعضاء المتعاقدة التي تسري فيها آثار تلك البراءة، في جسم تلك السفينة أو آلاتها أو أجزائها أو عددها أو ملحقاتها الأخرى، عندما تدخل هذه السفن بصورة مؤقتة أو عرضية مياه دولة عضو متعاقدة تكون تلك البراءة سارية فيها، شريطة أن يقتصر استخدام الاختراع على تلبية احتياجات السفينة؛ (ز) استخدام الاختراع موضوع البراءة في بناء أو تشغيل طائرات أو مركبات برية أو غيرها من وسائل النقل في بلدان الاتحاد الدولي لحماية الملكية الصناعية (اتحاد باريس) أو الأعضاء في منظمة التجارة العالمية، بخلاف الدول الأعضاء المتعاقدة التي تكون البراءة سارية فيها، أو في ملحقات تلك الطائرات أو المركبات البرية، عندما تدخل تلك الطائرات أو المركبات البرية بصورة مؤقتة أو عرضية إقليم دولة عضو متعاقدة تكون البراءة سارية فيها؛ (ح) الأعمال المحددة في المادة 27 من اتفاقية الطيران المدني الدولي المؤرخة 7 ديسمبر 1944، عندما تتعلق هذه الأعمال بطائرة دولة طرف في تلك الاتفاقية من غير الدول المتعاقدة التي تكون البراءة سارية فيها؛ [...]"</p>	<p>الاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة<sup>48</sup></p>

38. وفيما يتعلق بصياغة الأحكام الواردة في الصكوك الإقليمية المشار إليها في الجدول السابق، فإن الأحكام غير متطابقة على الرغم من أنها مستمدة جميعاً من المادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس. وفي حالة قرار جماعة دول الأنديز رقم 486، فإن المادة 5<sup>(ب)</sup> مدمجة بالإشارة. وفي الاتفاقات الإقليمية الأخرى، تتمثل القواسم المشتركة والاختلافات النصية الرئيسية فيما يلي:

◀ **وسائل النقل:** تشمل الأحكام الوجيهة من نظام البراءات لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ونظام البراءات في إطار اتفاقية البراءات الأوروبية الآسيوية، والاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة تغطي جميع وسائل النقل، في حين يسري الاستثناء في اتفاق بانفي فيما يتعلق باستخدام المواد المحمية بموجب براءات على متن السفن الأجنبية والطائرات والمركبات البرية؛

46 المرفق الأول للاتفاق للمراجعات لاتفاق بانفي المؤرخ 2 مارس 1977 بشأن إنشاء منظمة أفريقية للملكية الفكرية (وثيقة 14 ديسمبر 2015). الدول الأعضاء في المنظمة الأفريقية للملكية الفكرية هي بنن، وبوركينا فاسو، والكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، والكونغو، وكوت ديفوار، وغينيا الاستوائية، وغابون، وغينيا، وغينيا - بيساو، ومالي، وموريتانيا، والنيجر، والسنغال، وتوغو، وجزر القمر.

47 نظام البراءات في إطار اتفاقية البراءات الأوروبية الآسيوية (بصيغتها المعتمدة في 1 ديسمبر 1995، مع التعديلات والإضافات المعتمدة حتى 12 أبريل 2022). وأعضاء المنظمة الأوروبية الآسيوية للبراءات (EAPO) هم تركمانستان، وجمهورية بيلاروس، وجمهورية طاجيكستان، والاتحاد الروسي، وجمهورية أذربيجان، وجمهورية كازاخستان، وقيرغيزستان، وأرمينيا.

48 دخل الاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة رقم C 175/01/2013 حيز النفاذ في 1 يونيو 2023. وفي تاريخ إعداد هذه الوثيقة، كانت 17 بلداً في أوروبا قد صدقت على الاتفاق.

◀ شروط تطبيق الاستثناء: الشرط المشترك في جميع الاتفاقات الإقليمية هو أن تدخل وسائل النقل الأجنبية، على النحو المعرف في الأحكام المعنية، الأراضي المعنية "بصورة مؤقتة أو عرضية". فضلا عن ذلك، يجب أن يقتصر استخدام المواد المحمية بموجب براءة على "تلبية احتياجات" وسائل النقل الأجنبية في نظام البراءات لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ونظام البراءات في إطار الاتفاقية الأوروبية الآسيوية للبراءات. وإن نظام البراءات في إطار الاتفاقية الأوروبية الآسيوية للبراءات يعفي استخدام اختراع محم بموجب براءة في "بناء أو تشغيل وسائل النقل الأجنبية"، إذا كان "يقتصر [استخدامها] على تلبية احتياجات" وسائل النقل هذه. وينص الاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة على أحكام منفصلة للسفن من ناحية وللطائرات والمركبات البرية وأي وسيلة نقل أخرى من ناحية أخرى (أي بالنسبة للسفن، يجب أن "يقتصر استخدام" الاختراع المحمي بموجب براءة "على تلبية احتياجات السفن"، وبالنسبة للطائرات والمركبات البرية ووسائل النقل الأخرى، ينطبق الاستثناء على "استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة في بناء أو تشغيل الطائرات أو المركبات البرية أو وسائل النقل الأخرى". وعلى النقيض من ذلك، فإن الحكم المعني من اتفاق بانغي لا ينص صراحة على هذه الشروط فيما يتعلق بكيفية استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة على متن السفينة؛

◀ الإشارة إلى اتفاقية شيكاغو: يشير الحكم الوارد في الاتفاق الخاص بمحكمة البراءات الموحدة، على عكس الاتفاقات الإقليمية الأخرى، إلى المادة 27 من اتفاقية الطيران المدني الدولي.

39. وفيما يتعلق بنطاق الاستثناءات بموجب الصكوك الإقليمية المشار إليها آنفا، لم تُحدّد أي مبادئ توجيهية تفسيرية أو اجتهادات قضائية.

## 5. التنفيذ الوطني للاستثناء

40. يقدّم هذا القسم معلومات عن تنفيذ الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية بموجب القوانين الوطنية. وتبيّن أنه يوجد، إجمالاً، 189 بلدا وإقليما ينص على الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية في الإطار القانوني لكل بلد/إقليم (يُرجى الاطلاع على الجدول 2 من هذه الوثيقة).

41. ويوجد في معظم تلك البلدان حكم قانوني مُحدّد بشأن هذا الاستثناء.<sup>49</sup> وفي بعض البلدان الأخرى، على الرغم من أنه لا يوجد حكم صريح بشأن الاستثناء في القانون، فإن الاستثناء مكفول بحكم العضوية في اتفاق إقليمي<sup>50</sup> أو بحكم العضوية في اتفاقية باريس و/أو منظمة التجارة العالمية<sup>51</sup> من خلال التطبيق المباشر للمادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس على المستوى الوطني.<sup>52، 53</sup> وفي هذا الصدد، تشير قوانين البراءات الوطنية لبعض هذه البلدان إلى مبدأ غلبة المعاهدات الدولية التي هي أطراف فيها على القوانين الوطنية.<sup>54</sup>

49 يحتوي ملحق هذه الوثيقة على أحكام من القوانين الوطنية والإقليمية بشأن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية.

50 للاطلاع على قائمة البلدان التي لا يوجد فيها حكم صريح بشأن هذا الاستثناء، يرجى الاطلاع على الصف الثاني من الجدول 2.

51 على سبيل المثال، تنطبق المادة (1)7(ب) من المرفق الأول للاتفاق المراجع لاتفاق بانغي على جميع الدول الأعضاء في المنظمة الأفريقية للملكية الفكرية، وتنطبق المادة 53 من قرار جماعة دول الأنديز على أعضاء جماعة دول الأنديز.

52 يُرجى الاطلاع على التعليق السابق بشأن طابع "التنفيذ الذاتي" للمادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس.

53 أكد ردا البرازيل وكوستاريكا على السؤال 42 من الاستبيان أنه على الرغم من أن قوانينهما المعمول بها لا تتضمن حكما محددًا بشأن الاستثناء، فإن المادة 5<sup>(ب)</sup> من اتفاقية باريس تنطبق في ولايتيهما القضائيتين. ويُرجى الاطلاع أيضا على رد فرنسا على الاستبيان.

54 يُرجى الاطلاع على: المادة 77 من القانون رقم 92/3 بشأن الملكية الصناعية في أنغولا؛ والمادة 1)39 من قانون البراءات في بنغلاديش؛ والمادة 41)3 من القانون رقم 6867 بشأن البراءات والتصاميم الصناعية ونماذج المنفعة في كوستاريكا؛ والمادة 3 من القانون رقم 35 لسنة 1996 بشأن الملكية الصناعية في بنما.

الجدول 2 - قائمة البلدان والأقاليم التي تنص على استثناء فيما يتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية

<p>ألبانيا، والجزائر، وأندورا، وأنتيغوا وبربودا، والأرجنتين، وأرمينيا، وأستراليا، والنمسا، وأذربيجان، وجزر البهاما، والبحرين، وبربادوس، وبييلاروس، وبلجيكا، وبليز، وبنن*، وبوتان، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)*، والبوسنة والهرسك، وبوتسوانا، وبروني دار السلام، وبلغاريا، وبوركينا فاسو*، وبوروندي، وكابو فيردي، وكمبوديا، والكاميرون*، وكندا، وجمهورية أفريقيا الوسطى*، وتشاد*، وشيلي، والصين، وهونغ كونغ (الصين)، وكولومبيا*، وجزر القمر*، والكونغو*، وجزر كوك، وكرواتيا، وكوبا، والجمهورية التشيكية، وكوت ديفوار*، وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية، والدانمرك، ودومينيكا، والجمهورية الدومينيكية، واکوادور*، ومصر، والسلفادور، وغينيا الاستوائية*، وإستونيا، وإسواتيني، وإثيوبيا، وفنلندا، وفرنسا، وغابون*، وغامبيا، وجورجيا، وألمانيا، وغانا، واليونان، وغواتيمالا، وغينيا*، وغينيا - بيساو*، وغيانا، وهنغاريا، وأيسلندا، والهند، وإيران (جمهورية - الإسلامية)، والعراق، وأيرلندا، وإسرائيل، وإيطاليا، وجامايكا، واليابان، وكازاخستان، وكينيا، وكيريباس، والكويت، وقبرغيزستان، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، ولاتفيا، وليسوتو، وليبيريا، وليبيا، وليختنشتاين، وليتوانيا، ولكسمبرغ، ومدغشقر، وملاوي، وماليزيا، ومالي*، ومالطة، وموريتانيا*، وموريشيوس، والمكسيك، ومنغوليا، والجبل الأسود، والمغرب، وموزامبيق، وميانمار، وناميبيا، وناورو، وهولندا (مملكة -)، ونيوزيلندا، ونيكاراغوا، والنيجر*، ونيوي، ومقدونيا الشمالية، والنرويج، وعمان، وباكستان، وبابوا غينيا الجديدة، وبيرو*، والفلبين، وبولندا، والبرتغال، وقطر*، وجمهورية كوريا، وجمهورية مولدوفا، ورومانيا، والاتحاد الروسي، ورواندا، وسانت كيتس ونيفس، وسانت لوسيا، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وساموا، وسان مارينو، وسان تومي وبرينسيبي، والمملكة العربية السعودية، والسنغال*، وصربيا، وسيشيل، وسيراليون، وسنغافورة، وسلوفاكيا، وسلوفينيا، وجزر سليمان، وجنوب أفريقيا، وإسبانيا، وسري لانكا، والسويد، وسويسرا، وطاجيكستان، وتايلند، وتوغو*، وتونغا، وترينيداد وتوباغو، وتونس، وتركمانستان، وتركيا، وأوغندا، وأوكرانيا، والإمارات العربية المتحدة، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، وجمهورية تنزانيا المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية، وأوزبكستان، وفانواتو، وفيت نام، واليمن، وزامبيا، وزمبابوي.</p>	<p>البلدان والأقاليم التي ينص فيها قانون الملكية الفكرية التشريعي على هذا الاستثناء (المجموع: 161)</p>
<p>أفغانستان، وأنغولا، وبنغلاديش، والبرازيل، وكوستاريكا، وقبرص، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، والجمهورية الدومينيكية، وجيبوتي، وفيجي، وغرينادا، وهايتي، والكرسي الرسولي، وهندوراس، وإندونيسيا، والأردن، ولبنان، وملديف، وموناكو، ونيبال، ونيجيريا، وبنما، وباراغواي، والسودان، وسورينام، والجمهورية العربية السورية، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية).</p>	<p>البلدان التي ليس لديها حكم صريح بشأن هذا الاستثناء في قانون الملكية الفكرية التشريعي (المجموع: 28)</p>

\* يُنقذ الاستثناء بموجب اتفاق بانغي المتعلق بإنشاء منظمة أفريقية للملكية الفكرية، وثيقة 14 ديسمبر 2015.

\*\* يُنقذ الاستثناء بموجب نظام البراءات لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية لعام 1992 (بصيغته المعدلة حتى 5 يناير 2021).

+ يُنقذ الاستثناء بموجب القرار 486 لعام 2000 الصادر عن لجنة جماعة دول الأنديز.

42. ووفقا لأحكام القوانين الوطنية بشأن الاستثناء التي تم تجميعها وعرضها في ملحق هذه الوثيقة، فإن صياغة الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية في العديد من البلدان متشابهة إلى حد كبير وتتماشى مع صيغة المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس<sup>55</sup>. وفي قوانين نيكاراغوا وغواتيمالا، أُدرجت المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس بالإشارة<sup>56</sup>. وفي بعض البلدان الأخرى، تُظهر نصوص أحكام القوانين ذات الصلة اختلافات تتعلق أساسا بما يلي:

- ما إذا كانت أنواع وسائل النقل التي ينطبق عليها الاستثناء مدرجة صراحة أم لا؛
- في حال سرد القوانين أنواع وسائل النقل، ما إذا كان نطاق الأنشطة المسموح بها يختلف بالنسبة لأنواع مختلفة من وسائل النقل الأجنبية؛
- ما إذا كان الاستثناء ينطبق على وسائل النقل في أي بلد أم الدول الأعضاء الأطراف في اتفاقية باريس و/أو الأعضاء في منظمة التجارة العالمية؛
- ما إذا كان الاستثناء خاضعا للمعاملة بالمثل؛
- ما إذا تمت الإشارة إلى اتفاقية شيكاغو أم لا.

55 يُرجى الاطلاع مثلا على أحكام قوانين ألبانيا وأستراليا وشيلي وكوبا والجمهورية التشيكية وإسرائيل ومالطة والمملكة العربية السعودية.  
56 تنص المادة 46(ب) من قانون البراءات ونماذج المنفعة والتضاميم الصناعية في نيكاراغوا على أنه "لا تمنح البراءة الحق في حظر الأفعال التالية [...] المشار إليها في المادة 5<sup>(الف)</sup> من اتفاقية باريس". ويمكن العثور على صيغة مماثلة في المادة 130(هـ) من قانون الملكية الصناعية في غواتيمالا.

43. وفيما يتعلق بنطاق الأحكام ذات الصلة في القوانين الوطنية، لم تضع معظم البلدان أي تفسير قضائي. وفي بلدان أخرى، لم يتناول سوى عدد قليل من القضايا المعروضة على المحاكم الاستثناء المعني. وتقدّم الأقسام الفرعية التالية معلومات عن جوانب مختلفة من الاستثناء في بلدان مختلفة استناداً إلى المعلومات المتاحة.

## 1.5 أنواع وسائل النقل

44. وفقاً لتشريعات العديد من البلدان التي تنص على الاستثناء المعني، يطبق الاستثناء فيما يخص "السفن" و"الطائرات" و"المركبات البرية".<sup>57</sup> ويستخدم التشريع الكوبي عبارة "وسائل النقل جواً وبراً" عوضاً عن عبارة "الطائرات والمركبات البرية".<sup>58</sup> وفي الاتحاد الروسي، يتم تعريف "المركبات" على أنها "وسائل النقل بحراً وجواً وبراً وباستخدام السكك الحديدية".<sup>59</sup>

45. وفي بلدان عدة، تدرج الأحكام المعنية من القوانين صراحة "المركبة الفضائية" في نطاق الاستثناء.<sup>60</sup> وفي هذا الصدد، يتضمن قانون الملكية الفكرية في فرنسا حكماً محدداً يتعلق باستخدام اختراع محم بموجب براءة في الفضاء خارج الغلاف الجوي، وينص على أن "الحقوق الممنوحة بموجب البراءة لا تمتد إلى الأجسام المزمع إطلاقها في الفضاء الجوي الخارجي الذي يدخل إلى الأراضي الفرنسية".<sup>61</sup> وفي بعض البلدان الأخرى، لا توجد إشارة صريحة إلى المركبات الفضائية. ولكن وفقاً للردود المقدمة على الاستبيان، حددت بعض البلدان أن المركبة الفضائية مشمولة في نطاق الاستثناء.<sup>62</sup>

46. وطبقت قوانين بروني دار السلام وهونغ كونغ (الصين) وسانت لوسيا وسنغافورة والمملكة المتحدة هذا الاستثناء على "الحوامات" أيضاً. ومع ذلك، يطبق الاستثناء في بعض البلدان الأخرى فيما يتعلق بأي "وسيلة نقل" أو "أي مركبة" أجنبية.<sup>63</sup>

47. وفيما يتعلق بتعريف وسيلة النقل المذكورة آنفاً، ذكر وفد ألمانيا، مشيراً إلى الاستثناء المنصوص عليه في قانون البراءات الألماني القديم لعام 1968، أن أمثلة الطائرات والمركبات البرية تشمل "المقطورات" (رف تحميل لنقل الحاويات) و"ناقلات النباتات".<sup>64</sup> وفيما يتعلق بهذا الحكم، قررت المحاكم أن وسيلة النقل يجب أن تكون قادرة على نقل الأشخاص أو الأشياء وأنها تكون مصممة لهذا الغرض، وأنه لا يهم ما إذا كان لديها محرك خاص بها، وما إذا كانت موجهة للنقل خارج الحدود،<sup>65</sup> و<sup>66</sup> و<sup>67</sup> وما إذا كانت قد دخلت البلد بوسائل نقل مختلفة.<sup>68</sup> وبالمثل، يشير رد الصين إلى أن وسائل النقل تشمل السفن والطائرات والمركبات البرية التي يمكن استخدامها لنقل الأشخاص والبضائع.<sup>69</sup>

48. وفي الولايات المتحدة الأمريكية، استندت محكمة الاستئناف للدائرة الفيدرالية إلى التعريف الوارد في قانون قاموس الولايات المتحدة عند تفسير كلمة "مركبة" لغرض تطبيق الاستثناء المنصوص عليه في البند 35 من المادة 272 من قانون الولايات المتحدة، وذكرت صراحة أن قانون القاموس "يتحكم في تفسيرنا [لهذه الكلمة] في المادة 272" وأنه وفقاً للقانون "تشمل كلمة "مركبة" كل وصف لعربة أو وسيلة صناعية أخرى مستخدمة، أو يمكن استخدامها، كوسيلة نقل برية". وخلصت الدائرة الفيدرالية إلى أن "تعريف كلمة "عربة"، بمعناها العادي، يشمل "وسائل النقل" أو "مركبة ذات عجلات للأشخاص" أو "دعامة ذات عجلات تحمل عبئاً"، مثل "حامل مدفع".<sup>70</sup>

57 للاطلاع على أحكام القوانين، يُرجى الاطلاع على ملحق هذه الوثيقة.  
58 الفقرتان (هـ) و(و) من المادة 47 من القانون بمرسوم رقم 290 الصادر في 20 نوفمبر 2011 بشأن الاختراعات والتصاميم الصناعية في كوبا.  
59 المادة 1359(1) من القانون المدني للاتحاد الروسي.  
60 هذه البلدان هي: ألبانيا، والجزائر، وكازاخستان، وماليزيا، والاتحاد الروسي، ورواندا، وسري لانكا، وفانواتو، وزامبيا.  
61 المادة 5-613 L6 (هـ) من قانون الملكية الفكرية الفرنسي.  
62 يُرجى الاطلاع مثلاً على الردود على الاستبيان الواردة من أرمينيا وأستراليا وبوركينا فاسو وعمان.  
63 يُرجى الاطلاع مثلاً على أحكام قوانين أرمينيا وبربادوس والصين وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية والمكسيك وبولندا والإمارات العربية المتحدة.  
64 يُرجى الاطلاع على مساهمة ألمانيا المقدّمة إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين والتي تشير إلى القرار GRUR-Int 1973، 703 لمحكمة هامبرغ الإقليمية والقرار GRUR-Int 1988، 781 لمحكمة هامبرغ الإقليمية العليا.  
65 قرار محكمة دوسلدورف الإقليمية العليا GRUR 1994، 105 (107).  
66 قرار محكمة هامبرغ الإقليمية العليا GRUR-Int 1988، 781 (782).  
67 قرار محكمة دوسلدورف الإقليمية العليا GRUR 1994، 105 (107).  
68 قرار محكمة هامبرغ الإقليمية العليا GRUR-Int 1973، 703 (704).  
69 مساهمة الصين المقدّمة إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين.  
70 *National Steel Car, Ltd. v. Canadian Pacific Railway, Ltd.*, 357 F.3d 1319 (Fed. Cir. 2004). وقاد هذا التعريف المحكمة إلى استنتاج أن عربة السكك الحديدية الفردية مركبة.

## 2.5 نطاق الأنشطة المسموح بها فيما يتعلق بمختلف أنواع وسائل النقل الأجنبية

49. كما ذكر آنفاً، فإن العديد من القوانين الوطنية المتعلقة بالمسألة المطروحة تتماشى مع صيغة المادة 5<sup>(التي)</sup> من اتفاقية باريس. ومن ثم، يُسمح عادة في تلك البلدان باختلاف نطاق الأنشطة فيما يتعلق بالسفن، من ناحية، والطائرات والمركبات البرية، من ناحية أخرى. وفيما يخص السفن تحديداً، يجب أن يكون استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة، حتى يكون محمياً من المسؤولية عن التعدي، "في جسم السفينة أو في آلاتها أو أجهزتها أو عددها أو في الأجزاء الإضافية الأخرى عندما تدخل هذه السفن بصفة مؤقتة أو عرضية في مياه الدول المذكورة على أن يكون استعمال كل هذه الوسائل قاصراً على احتياجات السفينة". وفيما يتعلق بالطائرات أو المركبات البرية، يُسمح باستخدام الاختراع المحمي بموجب براءة إذا كان في "بناء أو تشغيل" أو "ملحقات" الطائرات أو المركبات البرية التي تدخل البلد المذكور بصورة مؤقتة أو عرضية.

50. ففي الجمهورية التشيكية مثلاً، لا يقع التعدي على حقوق مالك البراءة في حال استخدام الاختراع المحمي:

"(أ) على ظهر السفن التابعة لأطراف متعاقدة أخرى في اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية [...] أو في جسم السفينة أو في آلاتها أو أجهزتها أو عددها أو في الأجزاء الإضافية الأخرى عندما تدخل هذه السفن بصفة مؤقتة أو عرضية إقليم الجمهورية التشيكية على أن يكون الاستعمال قاصراً على احتياجات السفينة،

(ب) في صنع أو تشغيل المركبات الجوية أو البرية التابعة للدول الأخرى للاتحاد أو قطع غيارها عندما تدخل تلك المركبات بصفة مؤقتة أو عرضية في الجمهورية التشيكية."<sup>71</sup>

51. وخلافاً لصيغة الحكم المشابهة للمادة 5<sup>(التي)</sup>، تجيز بعض البلدان الأنشطة نفسها فيما يتعلق بأنواع مختلفة من وسائل النقل الأجنبية بموجب الاستثناء. فعلى سبيل المثال، تنص المادة 33(1) من قانون البراءات في رومانيا على ما يلي:

"لا تعدّ الأعمال التالية انتهاكاً للحقوق المنصوص عليها في المادة 31 والمادة 32:

(أ) استغلال الاختراعات في بناء وتشغيل المركبات البرية أو الطائرات وعلى متن السفن، أو في الأجهزة المستخدمة في تشغيلها، التي تنتمي إلى الدول الأطراف في المعاهدات والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالاختراعات التي تكون رومانيا طرفاً فيها أيضاً، عندما تدخل المركبات أو الحاملات أو السفن أراضي رومانيا، بصورة مؤقتة أو عرضية، على أن يكون هذا الاستغلال قاصراً على احتياجات المركبات أو الناقلات أو السفن"<sup>72</sup>

52. وفيما يتعلق بالمادة 27(ب) من اتفاقية شيكاغو التي يُعنى بموجبها تخزين قطع الغيار والمعدات المحمية بموجب براءة واستخدامها لإصلاح الطائرات الأجنبية من مطالبات انتهاك البراءات، تسمح قوانين البراءات الوطنية في بعض البلدان الأخرى أيضاً باستيراد واستخدام قطع الغيار والملحقات هذه.<sup>73</sup> وفي ليبيريا، لا يُسمح باستيراد قطع الغيار أو الملحقات لأغراض الإصلاح فيما يتعلق بالطائرات فقط وإنما أيضاً بالمركبات والسفن.<sup>74</sup> وتجدر الإشارة إلى أنه على الرغم من أن المادة 27(ب) من اتفاقية شيكاغو تنص صراحة على أن الإعفاء لا ينطبق على الحالات التي يتم فيها بيع أو توزيع القطع أو المعدات المخزنة المحمية ببراءة داخلياً في البلد الذي دخلته الطائرة الأجنبية، أو تلك التي يتم تصديرها تجارياً من ذلك البلد، فإنها لا تتناول استيراد قطع الغيار والمعدات لأغراض إصلاح الطائرات الأجنبية.

## 3.5 وسائل النقل "الأجنبية"

53. تنص قوانين معظم البلدان على أن الاستثناء ينطبق على وسائل النقل التابعة "لبلدان أخرى" أو "أي بلد" أو فيما يتعلق بوسائل النقل "الأجنبية"، دون قصر المستفيدين على الأطراف المتعاقدة في اتفاقية باريس و/أو أعضاء منظمة التجارة العالمية.<sup>75</sup>

71 القسم 18(أ) و(ب) من القانون رقم 1990/527 مجمع بشأن الاختراعات واقتراحات الترشيح في الجمهورية التشيكية. ويُرجى الاطلاع أيضاً على أحكام قوانين ألبانيا وأستراليا وشيلي وكوبا وإسرائيل ومالطة والمملكة العربية السعودية.

72 يرد نهج مماثل أيضاً في قوانين عمان وبابوا وغينيا وسيشيل وسيراليون وسري لانكا وتونغا وترينيداد وتوباغو وتونس وأوغندا.

73 يختلف النطاق الدقيق لهذا الاستثناء اختلافاً طفيفاً بين هذه البلدان. فعلى سبيل المثال، تنص قوانين فنلندا وآيسلندا والسويد على أن الاستثناء ينطبق على إصلاح طائرات البلدان الأجنبية التي تمنح امتيازات مقابل طائرات آيسلندا والسويد، على التوالي. ويتضمن الحكم المقابل في قانون الترويج حكماً بشأن المعاملة بالمثل مشابهاً للمادة 27(ج) من اتفاقية شيكاغو. وتغطي الأحكام المعنية في قوانين هونغ كونغ وجامايكا وسنغافورة والصين والمملكة المتحدة استيراد أي قطعة أو جزء إضافي من الطائرات الأجنبية.

74 يُرجى الاطلاع على أحكام قانون ليبيريا.

75 يُرجى الاطلاع مثلاً على أحكام قوانين الجزائر، وأنتيغوا وبربودا، والأرجنتين، وأرمينيا، وأستراليا، وبربادوس، وبليز، وبلغاريا، وكمبوديا، وكندا، ودومينيكا.

54. وعلى سبيل المثال، تنص المادة 11(4)(ب) من قانون البراءات في غانا على ما يلي:

"(4) لا تسري الحقوق الممنوحة بموجب البراءة على ما يلي:

[...]

(ب) استخدام المواد في طائرات أو مركبات أو سفن تتبع بلدان أخرى وتدخل مؤقتاً أو عرضاً المجال الجوي لغانا أو إقليمها أو مياهها." (أضيف الخط المائل)

55. وعلى المنوال نفسه، تنص المادة 23 من قانون البراءات في أستراليا على ما يلي:

"لا تمتد أي براءة لمنع استخدام أي اختراع في أي سفينة أو طائرة أو مركبة برية لأي بلد تدخل كندا بصورة مؤقتة أو عرضية، إذا كان الاختراع يُستخدم حصراً لاحتياجات السفينة أو الطائرة أو المركبة البرية، ولا يُستخدم لتصنيع أي سلع تُباع داخل كندا أو تُصدّر منها." (أضيف الخط المائل)

56. وتنظّم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار آليات تحديد جنسية السفن وتنظّم اتفاقية شيكاغو آليات تحديد جنسية الطائرات. ومن حيث المبدأ، تُنسب إليها جنسية البلد الذي تم تسجيلها فيه. وتوضّح بعض قوانين البراءات الوطنية هذا المبدأ في سياق الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية. فعلى سبيل المثال، تنص المادة 71(2) من قانون البراءات في جنوب أفريقيا على أن "[...] تُعتبر السفن والطائرات سفن وطائرات البلد التي سُجّلت فيه [...]". وبالمثل، أوضحت المساهمة التي قدّمها الصين فيما يتعلق بالمادة 75(3) من قانون البراءات أن الاستثناء المعني لا ينطبق إلا على "وسائل النقل الأجنبية، وترتهن جنسية وسيلة النقل تلك بمكان تسجيلها".<sup>76</sup> وفيما يتعلق بالمركبات البرية تحديداً، تنص بعض القوانين صراحة على أن المركبات البرية تُعتبر مركبات تابعة للبلد الذي يقيم فيه أصحابها عادة.<sup>77</sup>

57. وفي عدد قليل من قوانين البلدان، يصاغ نص الأحكام بطريقة لا تشير إلى "أي" بلد أو إلى بلد "آخر". ومع ذلك، فإن التعابير الواردة في هذه الصكوك التشريعية، مثل وسائل النقل التي "تدخل [الإقليم]" مؤقتاً بسبب استخدامها في حركة المرور "أو" تمر فقط عبر [الإقليم]" أو "تعبر [الإقليم]"، توجي فيما يبدو بأن وسائل النقل المعنية يُقصد بها أن تكون أجنبية المنشأ. فعلى سبيل المثال، تنص المادة 69(2)"1" من قانون البراءات في اليابان على ما يلي:<sup>78</sup>

"حق البراءة غير نافذ فيما يخص المنتجات التالية: "1" السفن أو الطائرات التي تمر عبر اليابان فقط، أو الآلات أو الأجهزة أو المعدات أو غيرها من المنتجات المستخدمة فيها."

58. وفي قوانين بعض البلدان الأخرى، توجد إشارة محددة إلى وسائل النقل التابعة للبلدان الأطراف في اتفاقية باريس<sup>79</sup> و/أو الأعضاء في منظمة التجارة العالمية.<sup>80</sup>

59. فعلى سبيل المثال، تنص المادة 38(ج) و(د) من قانون الملكية الصناعية رقم 9947 في ألبانيا على ما يلي:

"لا تسري الحقوق الممنوحة بموجب براءة على ما يلي:

[...]

(ج) استعمال الوسائل موضوع براءته على ظهر السفن التابعة للدول الأخرى [لاتحاد باريس] سواء كان ذلك في جسم السفينة أو في آلاتها أو أجهزتها أو عددها أو في الأجزاء الإضافية الأخرى عندما تدخل هذه السفن بصفة مؤقتة أو عرضية في مياه ألبانيا على أن يكون استعمال كل هذه الوسائل قاصراً على احتياجات السفينة؛

(د) استعمال الوسائل موضوع البراءة في صنع أو تشغيل المركبات الجوية أو الفضائية أو البرية التابعة للدول الأخرى [لاتحاد باريس] أو قطع غيرها عندما تدخل تلك المركبات بصفة مؤقتة أو عرضية في ألبانيا؛" (أضيف الخط المائل)

76 مساهمة الصين المقدمّة إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين.

77 يُرجى الاطلاع مثلاً على أحكام قوانين غيانا والهند وجنوب أفريقيا.

78 يُرجى الاطلاع أيضاً على المادة 26 من قانون البراءات في النمسا، والمادة 69(1)"1" من قانون الملكية الصناعية في بولندا، والمادة 19(2) من القانون الاتحادي رقم (31) لسنة 2006م بشأن تنظيم وحماية الملكية الصناعية لبراءات الاختراع والرسوم والنماذج الصناعية في الإمارات العربية المتحدة، والمادة 60(5)(د)(هـ)(و) من قانون البراءات في المملكة المتحدة.

79 يُرجى الاطلاع مثلاً على أحكام قوانين ألبانيا وجزر البهاما وبلجيكا وكوبا والجمهورية التشيكية وألمانيا وأيرلندا وإيطاليا.

80 يُرجى الاطلاع مثلاً على أحكام قوانين البوسنة والهرسك، وهونغ كونغ (الصين)، وكرواتيا، ومصر، والعراق، والجبل الأسود، وصربيا.

60. وفي سنغافورة، على الرغم من أن الاستثناء يسري على "السفينة المعنية" و"الطائرة أو الحوامة أو المركبة المعنية"، يعرف القانون هذين المصطلحين، أي السفينة والطائرة على التوالي بأنها حوامة أو مركبة مسجلة في أي بلد غير سنغافورة أو تنتمي إلى أي بلد غير سنغافورة يكون طرفا في اتفاقية باريس أو يكون عضوا في منظمة التجارة العالمية.<sup>81</sup>
61. وفي هذا الصدد، تشير قوانين كابو فيردي وسان تومي وبرينسيبي إلى استخدام المواد المحمية بموجب براءات على متن وسائل النقل الأجنبية التابعة "لدول أعضاء أخرى في المنظمات" تكون هذه البلدان أطرافا فيها، في حين تشير قوانين البراءات في رومانيا وتايلند واليمن إلى وسائل النقل الأجنبية التي تنتمي إلى دول أطراف في "المعاهدات والاتفاقيات الدولية" المتعلقة بالاختراعات/البراءات التي تكون هذه البلدان أطرافا فيها.<sup>82</sup>
62. ونظرا إلى أن الاستثناء المعني ينطبق على وسائل النقل المسجلة في بلدان أخرى، فإن وسائل النقل المسجلة في بلدانها تُستثنى من نطاق الاستثناء. وبالإشارة إلى الفقرة 4 من المادة 11 من قانون البراءات الألماني، التي تنص على أن أثر البراءة لا يمتد إلى استخدام الاختراع المحمي ببراءة على متن سفن "دولة طرف أخرى في اتفاقية باريس لحماية الملكية الصناعية"، أوضحت المساهمة التي قدّمها ألمانيا أن السفن الألمانية غير مشمولة بالحكم حتى في حال عودتها من الخارج إلى المياه الألمانية.<sup>83</sup>
63. وفي النرويج، أوضحت محكمة مقاطعة أوسلو أن الجنسية الأجنبية للسفينة وحدها لا تكفي للاحتجاج بالاستثناء المتعلق بوسائل النقل الأجنبية.<sup>84</sup> وفي هذه القضية، اشترى المدعي عليهم من المدعي سفينة غارقة مجهزة بنظام محم بموجب براءة لتفريغ شحنات مسحوق (الأسمنت). وسُجّلت السفينة تحت علم أجنبي. وعلى الرغم من أن اتفاق البيع لم يحدد صراحة الحق في استخدام النظام المحمي بموجب براءة، فقد استخدم المدعي عليهم النظام لتفريغ شحنات الأسمنت في عدة موانئ نرويجية. وكانت إحدى المسائل المشمولة بالقضية ما إذا كان المدعي عليه قد انتهك براءة المدعي أو كان استثناء وسائل النقل وفقا للمادة 5 من قانون البراءات النرويجي قابلا للتطبيق. وذكرت المحكمة أنه "إذا اعتبرت السفينة أجنبية نتيجة لعلمها المسجل، فإن [...] الاستثناء لا يشمل بأي حال من الأحوال الرحلة مباشرة بين الموانئ النرويجية المختلفة [...]". وأشار أيضا إلى وجود فرق جوهري بين البراءات التي تتعلق بوظيفة سفن النقل ذاتها، مثل المحرك، والبراءات التي تتعلق بوظائف أخرى قد تدعم الخدمات التي تقدمها سفن النقل، مثل التفريغ.<sup>85</sup>

#### 4.5 تفسير مصطلحات "مؤقتة" و"أو" عرضية" و"عابرة" و"قصرا للاحتياجات"

64. في الغالبية العظمى من البلدان، يقتصر نطاق الاستثناء على عمليات دخول وسائل نقل أجنبية بصورة "مؤقتة وعرضية" إلى أراضيها الوطنية.<sup>86</sup>
65. ومع ذلك، فإن قوانين بعض البلدان الأخرى تطبق مصطلحات أخرى لتحديد نطاق الاستثناء. فعلى سبيل المثال، ينص قانون البراءات في هنغاريا على أن الاستثناء ينطبق على وسائل النقل والشحن "العابرة" في إقليم هنغاريا أو على "البضائع الأجنبية التي لا يقصد طرحها في السوق" في البلد.<sup>87</sup> وبالمثل، في المكسيك، ينطبق الاستثناء على استخدام الاختراع المحمي ببراءة في "مركبات البلدان الأخرى التي تُعدّ جزءا منها"، حيث تكون هذه المركبات في حالة "عبور" في أراضيها.<sup>88</sup> وفي اليابان وجمهورية كوريا، لا تكون حقوق البراءات نافذة ضد وسائل النقل "التي تمر فقط" عبر إقليميهما، ولا تكون نافذة ضد الآلات أو الأجهزة أو المعدات أو غيرها من المنتجات المستخدمة في وسائل النقل تلك.<sup>89</sup> وأخيرا، ينص قانون البراءات السويدي على أن الاستثناء ينطبق على استخدام الاختراع في وسيلة نقل أجنبية لتلبية احتياجاتها الخاصة عندما تدخل السويد بصورة "مؤقتة" في إطار "حركة مرور عادية أو غير ذلك".<sup>90</sup>

81 الفقرات الفرعية (د) و(هـ) و(و) من الفقرة (2) والفقرة (7) من المادة 66 من قانون البراءات في سنغافورة.

82 يُرجى الاطلاع على أحكام قوانين هذه البلدان.

83 تشير المساهمة التي قدّمها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين إلى Ensthaler في: BeckOK Patentrecht، الطبعة السادسة والعشرون، 2022، القسم 11، الفقرة 20؛ وSchulte, Patentgesetz mit EPÜ؛ الطبعة الحادية عشرة، 2022، القسم 11، الفقرة 23؛ ومحكمة دوسلدورف الإقليمية العليا، 2019، الفقرة 72.

84 محكمة مقاطعة أوسلو، 2018 (TOSLO-2017-84881).

85 أدلي ببيانات محكمة المقاطعة فيما يتعلق بالمادة 5 من قانون البراءات في ملاحظات وأقوال عابرة. وقد حكمت المحكمة لصالح المدعي عليه لأسباب مختلفة، مما جعل المسألة غير متصلة بنتيجة القضية.

86 للاطلاع على أحكام القوانين، يُرجى الاطلاع على ملحق هذه الوثيقة.

87 المادة 21(5) من القانون رقم 33 لسنة 1995 بشأن حماية الاختراعات بموجب البراءات في هنغاريا.

88 المادة 57(5) من القانون الفيدرالي للملكية الصناعية في المكسيك.

89 يُرجى الاطلاع على المادة 69(2) "1" من قانون البراءات الياباني والفقرتين (1) و(2) من المادة 96 من قانون البراءات في جمهورية كوريا.

90 المادة 5 من قانون البراءات في السويد.

66. وفيما يتعلق بتفسير مصطلحي "مؤقتة" و"عرضية"، في ألمانيا، لا يعتبر شرط دخول السفن والطائرات والمركبات البرية إلى الإقليم الوطني بصورة "مؤقتة" مستوفيا إلا لمدة أقصاها سنة واحدة.<sup>91</sup> وفيما يتعلق بالطائرات والمركبات البرية، فإن مجرد التكرار أو الانتظام لا يخل بالفناء بشرط الصورة "المؤقتة".<sup>92</sup> وفي الصين، يشمل "المرور المؤقت" عبر أراضيها الدخول المنتظم أو العرضي إلى الصين، ولا يشمل عادة الإقامة الطويلة الأجل في أراضيها.<sup>93</sup>

67. وفي المملكة المتحدة، حكمت المحكمة فيما يخص معنى عبارة "صورة مؤقتة" بأن الغرض الأساسي من العبارة هو التمييز بين السفن التي تقوم أساسا بعمليات داخلية، والسفن التي تنتقل بين البلدان. وتعلق القضية بقارب عالي السرعة يُستخدم لتوفير خدمة عبارات منتظمة بين أيرلندا والمملكة المتحدة، مع إجراء ثلاث أو أربع عمليات عبور كل يوم. وكان الميناء الرئيسي للسفينة في دبلن، ولكنها أمضت حوالي ثلاث ساعات في المياه الإقليمية للمملكة المتحدة في كل معبر. وتبين أن البنية الفوقية للسفينة تقع ضمن نطاق براءة صاحب المطالبة، واحتج صاحب المطالبة بأن عمليات عبور السفينة المنتظمة والمتكررة أخرجتها عن نطاق المادة 60(5)(د) لأنه ينبغي تفسير عبارة "بصورة مؤقتة" على أنها "في مناسبات منعزلة أو عرضية". ومع ذلك، ذكرت المحكمة أن "نية السفينة كانت الدخول إلى مياهها الإقليمية ثم مغادرتها، وأن التكرار الكبير لعمليات العبور لا يغير من حقيقة أن كل دخول إلى مياهها كان مصمما ليكون قصير الأجل".<sup>94</sup>

68. وفي الولايات المتحدة الأمريكية، فسرت الدائرة الفيدرالية عبارة "دخول الولايات المتحدة بصورة مؤقتة" على أنها تعني "الدخول لفترة زمنية محدودة لغرض وحيد هو الانخراط في التجارة الدولية".<sup>95</sup> وعللت المحكمة ذلك بأنه "إذا كانت السيارات تدخل الولايات المتحدة لفترة محدودة - أي أنها لا تدخل بشكل دائم - ولا تدخل إلا لغرض الانخراط في التجارة الدولية - أي تدخل لتفريغ البضائع الأجنبية و/أو لتحميل سلع محلية متجهة إلى الأسواق الأجنبية - فإنها تدخل "بصورة مؤقتة" لأغراض المادة 272 بغض النظر عن طول مدة إقامتها في نطاق الولاية القضائية للولايات المتحدة".<sup>96</sup>

69. ومن الشروط المهمة الأخرى لتطبيق الاستثناء في معظم البلدان أن يكون استخدام الاختراع "مقتصرا" أو "قاصرا" على احتياجات مختلف أنواع وسائل النقل الأجنبية.<sup>97</sup> وفي بعض البلدان الأخرى، تجسيدا لصياغة الاستثناء الوارد في اتفاقية باريس، يطبق هذا الشرط على السفن فقط.<sup>98</sup>

## 5.5 شرط المعاملة بالمثل

70. تنص بعض القوانين الوطنية على أن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن وسائل النقل الأجنبية ينطبق على أساس المعاملة بالمثل، أي أنه ينبغي لوسيلة النقل الأجنبية أن تنتمي إلى بلد يمنح الحقوق نفسها لوسائل النقل المسجلة في البلد المعني.

91 يُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدمتها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين والتي تشير إلى Ensthaler في: BeckOK Patentrecht، الطبعة السادسة والعشرون، 2022، القسم 11، الفقرة 20؛ Keukenschrijver في: Busse/Kreukenschrijver (المحرران)، Patengesetz، الطبعة التاسعة، 2020، القسم 11، الفقرة 25؛ وقرار محكمة هامبرغ الإقليمية 1973 GRUR-Int 703 (705) بشأن النص القديم للفقرة 7 من المادة 7 من قانون البراءات الألماني لعام 1968.

92 يُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدمتها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين والتي تشير إلى Ensthaler في: BeckOK Patentrecht، الطبعة السادسة والعشرون، 2022، القسم 11، الفقرة 20 بحجة أن حركة المرور الدولية يجب حمايتها وأن مصطلح حركة المرور ينطوي على بعض التكرار. يُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدمتها الصين إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين.

93 Stena Aktiebolag v Irish Ferries Ltd [2002] RPC 50 and [2002] RPC 36 CA.  
94 National Steel Car, Ltd. v. Canadian Pacific RY., 357 f.3d 1319 (2004). ونقضت الدائرة الفيدرالية قرار محكمة المقاطعة للمنطقة الشرقية من ولاية بنسلفانيا في عام 2003 الذي قضى بأن المادة 272 لا تسري على بعض عربات السكك الحديدية الكندية التي دخلت الولايات المتحدة الأمريكية، وسلمت الأخصاب إلى وجهات في الولايات المتحدة، ثم عادت إلى كندا (Nat'l Steel Car, Ltd. v. Canadian Pac. Ry. (NSC I), 254 F. Supp. 2d 527, 556 (E.D. Pa. 2003)).

96 National Steel Car, Ltd. v. Canadian Pacific RY., 357 f.3d 1319 (2004). ويُرجى الاطلاع أيضا على رد الولايات المتحدة الأمريكية على السؤال رقم 46 من الاستبيان.

97 يُرجى الاطلاع مثلا على أحكام قوانين الأرجنتين، وأرمينيا، وبربادوس، والبوسنة والهرسك، وبلغاريا، والصين، والولايات المتحدة الأمريكية. وأكدت المساهمة التي قدمتها الصين إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين أن "استخدام البراءة المعنية يجب أن يقتصر على احتياجات وسيلة النقل في حد ذاتها، وإلا فإن هذا الاستخدام يشكل تعديا على حقوق البراءة".

98 يُرجى الاطلاع مثلا على أحكام قوانين أستراليا وألمانيا وبروني دار السلام وبلجيكا. ويُرجى الاطلاع أيضا على أحكام قوانين الهند وملاوي وناورو وهولندا (مملكة -) ونيوزيلندا وجنوب أفريقيا وزمبابوي التي تنص على أن استخدام الاختراع المحمي بموجب براءة يجب أن يكون "للاحتياجات الفعلية" للسفن. وأكدت المساهمة التي قدمتها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين أن "استخدامات الاختراع المحمي بموجب براءة المذكورة صراحة في الحكم مشمولة، أي الاستخدامات" التي تقتصر على احتياجات السفينة"، وليس غيرها من أنواع الاستخدامات أو جميعها" وأشارت إلى المرجع التالي: Schulte, Patengesetz mit EPÜ، الطبعة الحادية عشرة، 2022، القسم 11، الفقرة 23.

71. فعلى سبيل المثال، ينص البند 35 من المادة 272 من قانون الولايات المتحدة الأمريكية على ما يلي:

"إن استخدام أي اختراع في أي سفينة أو طائرة أو مركبة في أي بلد يمنح امتيازات مماثلة للسفن أو الطائرات أو المركبات التابعة للولايات المتحدة، التي تدخل الولايات المتحدة بصورة مؤقتة أو عرضية، لا يشكل انتهاكا لأي براءة، إذا استُخدم الاختراع حصرا لاحتياجات السفينة أو الطائرة أو المركبة ولم يتم عرضه للبيع أو بيعه أو استخدامه لتصنيع أي شيء يتم بيعه في الولايات المتحدة أو تصديره منها". (أضيف الخط المائل)

72. وبالمثل، تنص المادة 13 من قانون البراءات في جمهورية قيرغيزستان على ما يلي:

"لا تعتبر هذه الأعمال تعديا على الحق الاستثنائي لمالك البراءة إذا كانت مرافق النقل مملوكة لأشخاص طبيعيين أو كيانات قانونية في البلدان التي تمنح الحقوق نفسها لأصحاب مرافق النقل في جمهورية قيرغيزستان". (أضيف الخط المائل)

73. وعلى الرغم من وجود شرط المعاملة بالمثل في القوانين المعمول بها في بعض البلدان الأخرى،<sup>99</sup> فإن الفوائد المستمدة من المادة 5<sup>(البلد)</sup> من اتفاقية باريس والمادة 27 من اتفاقية شيكاغو تتقاسم بالتساوي بين الأطراف المتعاقدة المعنية. ومع ذلك، فإن أحكام المعاملة بالمثل الواردة في القوانين الوطنية لها أثر محتمل في توسيع نطاق هذه المنافع لتشمل الأطراف غير المتعاقدة. فضلا عن ذلك، إذا نص طرف متعاقد على استثناء لوسائل النقل الأجنبية يكون غير منصوص عليه في هذه الاتفاقيات، جاز له أن يعتبر أن هذا الاستثناء ينبغي أن يطبق على أساس المعاملة بالمثل.

## 6.5 [الإحالة إلى اتفاقية شيكاغو](#)

74. في العديد من البلدان الأوروبية، تنص الأحكام الواردة في قوانين البراءات على أن الحقوق الممنوحة بموجب براءة لا تمتد إلى الأعمال المنصوص عليها في المادة 27 من اتفاقية شيكاغو، إذا كانت تلك الأعمال تتعلق بطائرة بلد تنطبق عليه أحكام المادة المذكورة آنفا من الاتفاقية.<sup>100</sup>

## 6. التحديات التي تواجه الدول الأعضاء في تنفيذ الاستثناء

75. استنادا إلى ردود الدول الأعضاء على الاستبيان وتقاريرها المقدّمة إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين، يمكن الخلوص إلى أن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية لم يطرح أي مشكلات كبيرة في تنفيذه على المستوى الوطني في مختلف البلدان.

76. وفيما يتعلق بالمؤلفات الأكاديمية، ركزت بعض البحوث أساسا على تفسير عبارة "بصورة مؤقتة"، وما إذا كان نطاق الاستثناء ينبغي أن يشمل المركبات الفضائية والسواتل وغيرها من الأجسام الموجودة في كوكبات الفضاء الخارجي،<sup>101</sup> أو ما إذا كان ينبغي أن ينطبق على سفن الخدمات البحرية.<sup>102</sup> وعلى الرغم من أن هذه الأمور لم تُحدّد صراحة بوصفها تحديات أمام التنفيذ بالنسبة للحكومات، كما نوقش في قسم آخر،<sup>103</sup> فإن الوضوح في نطاق الاستثناء قد يؤثر في اعتماد واستخدام الأطراف المعنية له على المستوى الوطني.

## 7. نتائج التنفيذ الوطني/الإقليمي للاستثناء

77. كما هو موضح في القسم 5 من هذه الوثيقة، فإن الاستثناء المتعلق باستخدام المواد على متن السفن والطائرات والمركبات البرية الأجنبية يمثل استثناء شائعا للغاية لحقوق البراءات الاستثنائية الموجودة في تشريعات جميع البلدان تقريبا في جميع أنحاء العالم. وعلى الرغم من اعتماد الاستثناء على نطاق واسع، فإن الآثار الاجتماعية والاقتصادية الناجمة عن تنفيذه داخل البلدان غير معروفة إلى

99 هذه البلدان هي أرمينيا، وأذربيجان، وبيلاروس، والصين، ومصر، وغيانا، وهنغاريا، والهند، وكازاخستان، وليبيا، والاتحاد الروسي، وطاجيكستان، وتركمانستان، واليمن.

100 يُرجى الاطلاع على أحكام قوانين بلجيكا، وألمانيا، وإيطاليا، ولكسمبرغ، وهولندا (مملكة -)، والترويج، والبرتغال، وسلوفينيا، وإسبانيا.

101 المرجع: Stauder, GRUR 1993, 305. ويُرجى الاطلاع على المساهمة التي قدّمها ألمانيا إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين. ويُرجى الاطلاع أيضا على Christopher Garrison, *Exceptions to Patent Rights in Developing Countries*, ومشروع الأونكتاد - المركز الدولي للتجارة والتنمية المستدامة بشأن حقوق الملكية الفكرية والتنمية المستدامة، أغسطس 2006، الصفحتان 51 و52.

102 يُرجى الاطلاع مثلا على Rikard Mikalsen, *The scope of the Paris Convention's temporary presence exception from patent infringement for visiting foreign vessels*, Journal of Intellectual Property Law & Practice، المجلد 11، العدد 8. ويحتج المؤلف بأن سفن الخدمات البحرية التي تجري نوعا من العمليات (على عكس أنشطة النقل البحتة) في المياه الأجنبية ينبغي ألا تكون قادرة على الاستفادة من استثناء الوجود المؤقت.

103 يُرجى الاطلاع على الوثيقة SCP/26/5.

حد ما بسبب الافتقار إلى البيانات والتحليلات الوجيهة.<sup>104، 105</sup> وتناقش في مواضع أخرى التحديات المتأصلة في جمع البيانات فيما يتعلق باستخدام الأطراف المعنية المختلفة للاستثناءات من حقوق البراءات،<sup>106</sup> ومن الواضح أنه كثيرا ما يكون من الصعب الحصول على معلومات وجيهة ما لم تُعزَّض هذه المسائل على القضاء وتعلن القرارات.

78. وفيما يتعلق بالقضايا المتعلقة بهذا الاستثناء تحديدا، فإن عددها ضئيل ويقتصر على عدد قليل من الولايات القضائية. ففي معظم البلدان، لم يصدر قرار قضائي واحد بشأن هذا الاستثناء تحديدا. وتؤيد مساهمات بعض الدول الأعضاء فكرة أن الاستثناء قد نُفِّذ على الصعيدين الوطني والإقليمي دون الإخلال بالتوازن بين مصالح منتجي التكنولوجيا المحمية بموجب براءة ومستخدميها.<sup>107</sup>

79. وعلى الرغم من أنه من الصعب استخلاص أي استنتاج ذي مغزى بشأن نتائج تنفيذ الاستثناء على الصعيد الوطني، فيتوقع بعض المعلقين أن تزداد أهمية الاستثناء في ظل الاقتصاد العالمي وزيادة التجارة في الوقت الراهن.<sup>108</sup>

[يلي ذلك الملحق]

104 لم تقدّم أي من مساهمات الدول الأعضاء معلومات عن نتائج التنفيذ.

105 حُدِّدَت دراسة قانونية واحدة فقط تشير إلى أن الاستثناء المعني يقلل من تكاليف النقل بالحد من نطاق البحث في البراءات والغاء الحاجة إلى الحصول على تراخيص من صاحب البراءة في كل بلد أجنبي تدخله وسيلة النقل. ويشير المؤلف إلى أن هذا يؤدي إلى خفض تكلفة معاملات الشحن الدولي، فضلا عن التكلفة القانونية لضمان الامتثال لأنظمة البراءات في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك، يخشى المؤلف أيضا من أن "زيادة استخدام الاستثناء قد يؤدي إلى انخفاض قيم البراءات المتعلقة بالنقل الدولي، وانخفاض الحوافز للاستثمار في تكنولوجيات النقل الدولي وتطويرها، وانخفاض جودة مختلف أنظمة البراءات المحلية في جميع أنحاء العالم". ويرجى الاطلاع على J. J. Anderson, *Hiding Behind Nationality: The Temporary Presence* على *Exception and Patent Infringement Avoidance*, 15 Mich. Telecomm. & Tech. L. Rev. 1، الصفحات 4 و22 إلى 24.

106 يُرجى الاطلاع مثلا على الوثيقة SCP/32/2.

107 فيما يتعلق بهذه المسألة، جاء ما يلي في بعض المساهمات التي قدّمها بعض الدول الأعضاء إلى لجنة البراءات إبان دورتها الخامسة والثلاثين: ألمانيا: "كانت الأهمية العملية لهذه الأحكام في ألمانيا منخفضة إلى حد ما"؛ كوبا: "السلطات ليست على علم بأن السوابق القضائية الكوبية قد عالجت هذا الاستثناء أو كيف يمكن أن يكون قد طُبِّق عمليا"؛ الجمهورية التشيكية: "لا يمثل تطبيق هذا الاستثناء مشكلة عملية في قانون البراءات المعمول به في الجمهورية التشيكية. وليس لدى مكتب الجمهورية التشيكية للملكية الصناعية علم بأي أحكام قضائية بشأن تفسير هذا الاستثناء".

108 يُرجى الاطلاع مثلا على The Planes, Trains, and Automobiles" Defence to Patent Infringement for Today's Global Economy، Section 272 of the Patent Act، 2006.