

## 专利法常设委员会

### 第三十五届会议

2023 年 10 月 16 日至 20 日，日内瓦

#### 关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的参考文件草案

秘书处编拟的文件

#### 导 言

1. 在 2022 年 9 月 26 日至 30 日于日内瓦举行的第三十四届会议上，专利法常设委员会（SCP）同意，秘书处将根据在 SCP 第二十六届会议上达成的一致意见，继续就关于专利保护相关专利权例外与限制的参考文件草案开展工作。特别是，会议同意秘书处将特别编拟一份关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的参考文件草案，提交给 SCP 第三十五届会议（见文件 SCP/34/8，第 25 段，“专利权的例外和限制”下第一条）。
2. 根据 SCP 的上述决定，本文件附件载有所述的参考文件草案，供委员会于 2023 年 10 月 16 日至 20 日在日内瓦举行的第三十五届会议讨论。在编拟参考文件草案的过程中，秘书处利用了成员国提供的信息<sup>1</sup>，包括国家/地区立法规定和法院案例，以及通过 SCP 各项活动获得的其他信息。此外，秘书处还咨询了其他信息来源，以获得有关该议题的补充材料。
3. 本文件包括以下部分：(i) 关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的概述；(ii) 例外的目的和目标；(iii) 例外的起源和现行国际法律框架；(iv) 与例外有关的地区文书；(v) 例外的国家实施情况；(vi) 成员国在实施例外时面临的挑战；(vii) 例外的国家/地区实施结果。此外，本文件

---

<sup>1</sup> 通过 2022 年 12 月 7 日的 C.9141 号照会，秘书处请成员国和地区专利局向国际局提交补充意见，以编拟关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的参考文件草案。收到的意见在 SCP 电子论坛网站上公布：[https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session\\_35/comments\\_received.html](https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session_35/comments_received.html)。

还载有一个附录，其中汇编了关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的各项法律规定。

[后接附件]

关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的  
参考文件草案

## 目 录

目 录.....	2
1. 关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的概述.....	3
2. 例外的目的和目标 .....	3
3. 例外的起源和现行国际法律框架 .....	5
3.1 将例外纳入《保护工业产权巴黎公约》之前的发展情况 .....	5
3.2 《保护工业产权巴黎公约》 .....	7
3.3 《国际民用航空公约》 .....	8
4. 与例外有关的地区文书.....	9
5. 例外的国家实施情况.....	11
5.1 运输工具的类型 .....	13
5.2 不同类型外国运输工具所允许的活动范围 .....	14
5.3 “外国”运输工具 .....	14
5.4 对“临时”和/或“偶然”、“过境”和“专为……的需要”的解释.....	16
5.5 互惠要求 .....	17
5.6 援引《芝加哥公约》 .....	18
6. 成员国在实施例外时面临的挑战 .....	18
7. 例外的国家/地区实施结果 .....	18
附 录	

## 1. 关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外的概述

1.. 专利权允许专利权人对未经其授权使用专利发明的第三方采取行动。然而，国际专利法的一项主要原则是专利权是属地权利。因此，专利权人在其获得专利权的一个或多个国家的领土内享有保护，如果在这些领土内发生侵权行为，专利权人可以在法庭上行使其权利。

2.. 然而，根据大多数国家的专利法，在外国船舶、航空器和陆地车辆（以下简称“外国运输工具”）上使用专利发明并不被视为侵犯专利权人的权利。但需要注意的是，在大多数专利法中，这种例外有着一定的条件限制，比如运输工具必须是“临时”或“偶然”进入有关国家的领土，而且发明是“专门为了”运输工具的“需要”而使用的。

3.. 该例外规定的实际效果是，原则上，如果装有专利发明的船舶、航空器或陆地车辆临时或偶然进入外国领土，则该运输工具的所有者无需在专利有效的每个国家获得使用该专利发明的许可。需要说明的是，该例外适用于“外国”的运输工具，这意味着它并不延伸至本国的运输工具，后者仍受本国专利法的管辖。

4.. 对专利权施加这种限制是为了支持维护运输自由、保护或促进国际贸易以及实现权利适当平衡的公共利益。

5.. 在国际层面上，根据《保护工业产权巴黎公约》（《巴黎公约》）第5条之三的规定，其缔约国应实施关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的专利权例外。<sup>2</sup>此外，鉴于《与贸易有关的知识产权协定》（TRIPS 协定）第2条第1款的规定<sup>3</sup>，世界贸易组织（世贸组织）成员也必须执行这一例外规定。

6.. 本文件随后的章节特别介绍了《巴黎公约》规定的例外在地区和国家法律中的实施情况。除非为了分析某一特定司法管辖区的例外范围而有必要明确运输工具的类型，否则以下各节将使用“外国运输工具”一词或其缩写“FMT”，囊括各种运输工具。

## 2. 例外的目的和目标

7.. 总的说来，各成员国提交的材料和学术出版物中所述的关于在FMT上使用物品的例外的主要政策目标是维护运输/交往自由、保护或促进国际贸易以及实现权利的适当平衡。

8.. 例如，捷克共和国的材料解释说，有关例外旨在“促进国际运输自由，并有助于确保人员和货物通过陆路、空运或水运跨越国界”。<sup>4</sup>

9.. 同样，西班牙的材料指出了这一例外的目的：

“这一例外的原因是，行使排他权可能会对通过保护适用国过境的运输工具的经营者造成不相称的损害。[……]因此，其目的是促进国际运输的运作，并确保国际运输不会因专利权的存在而受阻。[……]因此，在这些过境运输工具临时或偶然进入的国家，只要其使用是为了维修或运输工具的需要，就没有必要获得专利许可。”<sup>5</sup>

---

<sup>2</sup> 《巴黎公约》第5条之三在3.2节中讨论。第5条之三的案文见第28段。

<sup>3</sup> 《与贸易有关的知识产权协定》第2.1条的案文见脚注29。

<sup>4</sup> 见捷克共和国向SCP/35提交的材料，发表于：  
[https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session\\_35/comments\\_received.html](https://www.wipo.int/scp/en/meetings/session_35/comments_received.html)。

<sup>5</sup> 见西班牙向SCP/35提交的材料。

10.. 同样，大韩民国在答复中也解释说：

“尽管运输工具的使用侵犯了专利权人的权利，但船舶、航空器或车辆仅仅通过大韩民国，对专利权人造成的损害即使有，也十分轻微，因为这些运输工具只是在很短的时间内经过大韩民国。如果禁止此类运输工具通过韩国，将给国际运输系统带来严重问题。”<sup>6</sup>

11.. 德国的材料侧重于《专利法》第 11 条第 4、5 和 6 款所规定例外的国际贸易和平衡方面，并解释说：

“这些规定的目的是为了保护和促进国际贸易，[……]如果依据某些国家的专利法禁止在经过这些国家领土的外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品，国际贸易就会受到阻碍。因此，这些规定一方面平衡了国内专利持有者和国家专利保护制度的利益，另一方面也平衡了国际贸易的利益。[……]”<sup>7, 8</sup>

12.. 同样，《美国法典》第 35 编第 272 条规定的例外的基本政策是防止专利实施阻碍国际商业。联邦巡回上诉法院认为<sup>9</sup>，该项例外：

“表明了对国际商业渠道的关注，或者更准确地说，是对通过这些渠道的船舶和车辆的关注，因为如果这些船舶或车辆必须遵守其在使用期间前往过的所有国家的专利法，就会造成过重的负担。不同的发明可能在不同的国家获得专利，而同一发明可能在不同的国家为不同的当事人所拥有。在第 272 条中，国会打算加入一场国际运动，将属于外国的国际运输工具置于国内专利权人的专有权范围之外，因为遵守众多国家的专利制度所规定的多重、不一致的专有权的成本很可能对国际商业造成过度的拖累。”

13.. 由于《巴黎公约》第 5 条之三规定了在国内法中对在 FMT 上使用物品的例外做出规定的义务<sup>10</sup>，一些成员国在谈及例外的目标时也提到了这一条款。<sup>11</sup>关于《巴黎公约》第 5 条之三，G. H. C. Bodenhausen 教授指出，该条规定：

“在充分行使专利权会对维护运输自由的公共利益造成过大损害的情况下，应对专利所赋予的专有权进行某些限制。”<sup>12</sup>

14.. Ladas 教授在提到《巴黎公约》第 5 条之三时也解释说：

“专利权人有权阻止在临时进入一国管辖范围的外国船舶或其他运输工具上使用其发明，这可能会给交往自由带来很多不便。要求一个可能完全不知道某一专利在一国已获授权的外国人从

---

<sup>6</sup> 见大韩民国对在 SCP 内部进行的专利权例外和限制调查表第 6 部分的答复（以下简称“调查表”）。调查表见：<https://www.wipo.int/scp/en/exceptions/>。

<sup>7</sup> 该材料提到参阅 Ensthaler，载于：BeckOK Patentrecht，2022 年第 26 版，第 11 条第 19 款，以及参阅 Ensthaler，载于：BeckOK Patentrecht，2022 年第 26 版，第 11 条第 19 款；Stauder，Die Freiheit des internationalen Verkehrs im Patentrecht，GRUR 1993，305。

<sup>8</sup> 关于例外的目标，其他一些成员国在调查表中也提到了平衡的问题。例如，肯尼亚“为了确保专利权人的权利与公共利益之间的平衡”，美国“为了实现权利的适当平衡”。

<sup>9</sup> National Steel Car, Ltd. 诉 Canadian Pacific Railway, Ltd., 357 F.3d 1319 (Fed. Cir. 2004)。

<sup>10</sup> 关于《巴黎公约》第 5 条之三，见本文件第 3 节。

<sup>11</sup> 例如，见加拿大对调查表的答复，关于例外的公共政策目标，它认为：“尊重各国对本国知识产权法的主权，确保外国船舶等的航行不受专利侵权威胁的阻碍，并尊重我们在《保护工业产权巴黎公约》下的国际义务”；中国：“确保国际运输自由，并符合国际惯例和《巴黎公约》的有关规定”。

<sup>12</sup> 见 G. H. C. Bodenhausen 教授所著《保护工业产权巴黎公约实施指南》第 82 页。

专利权人那里获得使用该发明的许可，否则就要承担其船舶或其他运输工具的建造、装修或运行中所使用的机器或发动机被扣押的风险，这种做法过于僵化。”<sup>13</sup>

15.. 此外，其他一些成员国在答复中也指出，规定有关例外是为了履行 1944 年 12 月 7 日《国际民用航空芝加哥公约》规定的义务。<sup>14</sup>

### 3. 例外的起源和现行国际法律框架

#### 3.1 将例外纳入《保护工业产权巴黎公约》之前的发展情况

16.. 如下文所述，在国际层面上，《巴黎公约》第 5 条之三规定了在 FMT 上使用专利物品的例外。然而，早在《巴黎公约》引入该条款之前，各国法院就已经受理了关于外国船舶上的发明进入其发明受专利保护的国家领土的问题。特别是在 19 世纪中叶，英国和美国的法院就这一问题做出了裁决，为《巴黎公约》第 5 条之三的通过铺平了道路。

17.. 1851 年，英国大法官法庭在 Caldwell 诉 Vanvlissengen 案<sup>15</sup>中首次处理了这一问题。该案涉及一艘定期停靠英国的荷兰蒸汽船，该船使用了在英国获得专利的螺旋推进器。原告请求颁布禁令，阻止被告的船舶进入英国水域。被告辩称，他不知道原告的英国专利，而且在建造该船的荷兰也没有申请和授予相应的专利。<sup>16</sup>原告辩称，外国人不应该享有例外，并敦促法院做出不利于被告的裁决，因为允许被告的行为将意味着“任何外国人都可以侵犯[英国]专利权，而专利权人却没有任何救济手段”，而且“在这个国家的每一个外国人都必须服从这个国家的法律”。<sup>17</sup>在被告提交的宣誓证词中，船主强调了当时蒸汽船运输的重要性，并指出使用螺旋桨的船舶是荷兰和英国之间的主要运输工具。因此，他强调该船促进了贸易，“根据他的判断和看法，[对]上述两国都大有好处；如果阻止这种蒸汽船在上述两国之间进行贸易，这种贸易将受到极大的损害”。<sup>18</sup>

18.. 法院认为，外国船舶的豁免问题是国家政策问题，应由立法机构而不是法院处理。<sup>19</sup>因此，法院签发了针对荷兰船舶的禁令。作为对法院裁决的回应，英国议会修改了专利法，规定外国船舶进入英国港口或水域时，在互惠的条件下，可以免于承担侵权责任。此外，法院还将使用专利发明“制造在女王陛下领地内销售或从女王陛下领地出口的任何货物或商品”排除在例外范围之外。<sup>20</sup>

19.. 1856 年，在英国《专利法》修订四年之后，美国最高法院在 Brown 诉 Duchesne 案<sup>21</sup>中处理了美国专利对临时位于该国领水内的外国船舶的适用问题。该案涉及法国船舶 Duchesne 号，该船使用了在

<sup>13</sup> Stephen P. Ladas, 《专利、商标及相关权利, 国家和国际保护》, 哈佛大学出版社, Vol. 1, 1975, p. 417。

<sup>14</sup> 例如, 见葡萄牙对调查表的答复, 以及捷克共和国向 SCP/35 提交的材料。

<sup>15</sup> Caldwell 诉 Vanvlissengen, (1851) 68 Eng. Rep. 571 (Ch.)。

<sup>16</sup> 同上, 第 572 页。

<sup>17</sup> 同上, 第 575 页。

<sup>18</sup> 同上, 第 573 页。

<sup>19</sup> 同上, 第 577 页。

<sup>20</sup> 《专利法修正案》, 1852 年, 15 & 16 Vict., c. 83, 26 (Eng.)。该法规定: “本法通过后授予的任何发明专利书均不得妨碍在女王陛下领地的任何港口或女王陛下法院管辖范围内的任何水域的任何外国船只或船舶上, 或为任何外国船只或船舶的航行而使用该发明, 只要该发明不是用于制造在女王陛下领地内销售或从女王陛下领地出口的任何货物或商品; 但本法不得适用于任何外国船只或船舶, 如果该外国的法律授权在其领土内拥有专利或类似特权以排他性使用或实施发明的国民阻止或干涉在该外国的港口或在其法院管辖范围内的水域的英国船只或船舶上或其航行中使用该发明, 如果这些发明不是用于制造在该外国领土内销售或从该外国领土出口的货物或商品。”

<sup>21</sup> Brown 诉 Duchesne, 60 U.S. (19 How.) 183 (1856)。

法国制造的、在该国未获专利授权的斜桁。当该船驶入美国时，该斜桁经过改进的建造方法的专利所有人声称其专利遭到侵权。

20.. 提交给最高法院的问题是：

“在美国获得专利权的对外国船舶的构造或设备的任何改进，在未经专利权人同意的情况下，是否可以在美国管辖范围内，由该船舶为商业目的临时使用？”

21.. 首先，最高法院指出，从字面上解释专利法规“似乎是认可”原告的主张。<sup>22</sup>然而，根据立法机构在颁布《专利法》时的预期出发点，法院认为美国专利不能对合法停靠在外国港口的外国船舶强制执行。具体而言，最高法院认为，如果对专利权的解释过于宽泛，以至于将法国船舶对该发明的使用认定为侵权使用：

“这不仅会赋予专利权人财产权，而且会赋予他们政治权力，这会导致美国在与外国谈判时的缔约权陷入窘境，并在国会行使宪法赋予的商业监管权时干扰国会的立法。”<sup>23</sup>

22.. 因此，由于法院认为国会不可能有意将如此广泛的权力下放给专利权人，法院解释说：

“授予专利权人的财产权和独占使用权并不延伸至完全进入我国港口的船舶；在该船舶的建造、装修或设备中使用此种改进，无论该船舶是驶入还是驶出美国港口，都不构成对美国专利权人的侵权，只要此种改进是在外国港口安装在该船舶上的，并得到该船舶所属国家法律的授权。”

23.. 虽然法院限定了美国专利权人对于在美国境内的外国船舶上使用专利发明的权利，但该判决的其他部分表明法院并不打算将此类船舶上的所有行为都置于专利权人的权利范围之外：

“如果[发明]是在船舶在波士顿港停靠时在其甲板上制造的，或者如果船长在波士顿港出售了该发明，那么他无疑侵犯了原告的权利，并应对由此获得的利润和利益负责。”<sup>24</sup>

24.. 继英国和美国的上述发展之后，其他国家也开始保护临时进入其领土的FMT免于被他人提出专利侵权的主张。<sup>25</sup>例如，德国于1877年在其专利法中首次引入了相关的一般性条款。<sup>26</sup>尽管美国最高法院的上述法律解释颁布于1856年，但有关这一问题的具体法律条款直到1952年才获得通过。

25.. 在国际层面，1919年《关于航空管理的公约》首次对这项例外进行规制。该公约第18条规定：

“经过缔约国领土的每架航空器，包括为过境目的而合理需要的降落和中途停留，应免于以专利、设计或模型侵权为由的任何扣押，但须交存保证金，保证金的数额在未达成友好协议的情况下，应由扣押地主管部门在尽可能不拖延的情况下确定。”

26.. 该公约只涉及航空器，并没有明确规定允许在航空器的“建造、装修或设备”中使用专利发明。该公约的例外规定只是保护外国侵权航空器在交存保证金的情况下不会在外国被扣押。该公约被《国际民用航空公约》（又称“《芝加哥公约》”）所取代，下文将对此进行讨论。

---

<sup>22</sup> 同上，第194页。

<sup>23</sup> 同上，第197页。

<sup>24</sup> 同上，第196页。

<sup>25</sup> Lynfield报告说，到1907年，其他六个国家也采用了这一条款，包括奥匈帝国和德国。H. Geoffrey Lynfield, 《英美船舶专利侵权》，37 J. Pat. Off. Soc'y 389, 390(1955)，被引用于《在保护国之外保护发明》，牛津大学出版社，2012年。

<sup>26</sup> 见德国向SCP/35提交的材料。



### 3.2 《保护工业产权巴黎公约》

27.. 1923 年，国际商会工业产权委员会向各国工业产权委员会提交了一个问题，即是否应在《巴黎公约》中加入一项条款，对一国在进入另一国领土的船舶上或火车、汽车和航空器的建造或运行中使用专利发明的情况进行规制。<sup>27</sup>最终，根据法国代表团的提议，1925 年海牙修订会议将第 5 条之三引入《巴黎公约》，并在随后的文本中基本保持不变。<sup>28</sup>

28.. 《巴黎公约》第 5 条之三题为“专利：构成船舶、航空器或陆地车辆组成部分的专利装置”，其中规定：

“在本联盟任何国家内，下列情况不应认为是侵犯专利权人的权利：

1. 当本联盟其他国家的船舶临时或偶然进入所述国家的领水，该船的船身、机器、索具、船具及其他附件上所用的装置构成其专利的主题时，只要使用这些装置是专为该船的需要；
2. 当本联盟其他国家的航空器或陆地车辆临时或偶然进入所述国家，在这些航空器或陆地车辆的构造或操作中，或在这些航空器或陆地车辆的附件上使用构成专利主题的装置时。”

29.. 由于该条款规定“下列情况不应认为是侵犯专利权人的权利”，因此这项例外对《巴黎公约》缔约方来说不是可选项，而且鉴于 TRIPS 协定第 2 条第 1 款，它对世贸组织成员来说也具有强制性，即使它们不是《巴黎公约》的缔约方。<sup>29</sup>

30.. 关于《巴黎公约》第 5 条之三的实施，如果有关国家的宪法制度允许《巴黎公约》的条款“自动执行”，即直接适用于私人当事方，而不需要国家立法的进一步干预，甚至可能与该立法的其他条款相抵触，那么除其他外，该条款的表述方式应允许这种直接适用。<sup>30</sup>

31.. 该条款仅涉及专利装置的使用，不适用于船舶、航空器或陆地车辆上物品的制造，也不适用于专利产品的销售。<sup>31</sup>此外，专利装置应仅用于满足船舶的需要，才能适用这项例外。此外，该例外也适用于联盟另一国家的船舶、航空器和陆地车辆。<sup>32</sup>

32.. 由于第 5 条之三的案文是在海牙会议上通过的，没有经过太多讨论，因此在谈判记录中几乎找不到有关该条款用语定义的指导。不过，关于“临时”一词，记录明确指出，这一表述包括定期进入，特别是船舶定期进入联盟另一国的领水。<sup>33</sup>关于“偶然”一词的含义，所找到的唯一记录指出，该词“似乎多余，但仔细研究后发现，它一点也不多余”。<sup>34</sup>

---

<sup>27</sup> Prop. Ind. (1926), 第 221 页, 引用自 Stephen P. Ladas, 《专利、商标及相关权利, 国家和国际保护》, 哈佛大学出版社, Vol. 1, 1975, p. 417.

<sup>28</sup> Actes de La Conference de La Haye de 1925, 第 339 页 (法国代表团提案), 第 435 和 436 页 (第二小组委员会报告), 第 521 页 (总务委员会报告), 第 541 和 542 页 (起草委员会报告), 第 577 页 (第二次全体会议通过)。

<sup>29</sup> TRIPS 协定中特别援引加入了《巴黎公约》第 5 条之三。特别是, TRIPS 协定第 2 条第 1 款规定: “关于本协定第二、第三和第四部分, 各成员应遵守《巴黎公约》第 1 至 12 条和第 19 条。”

<sup>30</sup> 见 G. H. C. Bodenhausen 在《保护工业产权巴黎公约实施指南》中的评注, 第 12 至 15 页。

<sup>31</sup> 第二小组委员会的报告, 同上, 第 435 页。“英国代表团表示接受提案第 1 段, 但有一项限制, 即船舶上生产的物品不得在港口出售, 这在英国法律中已有规定。” [非正式译文] 另见 G. H. C. Bodenhausen 教授所著《保护工业产权巴黎公约实施指南》第 82 页。

<sup>32</sup> 第二小组委员会的报告, 同上。“法国代表团明确指出, 如案文所示, 它只涉及专为船舶需要而使用的专利装置。” [非正式译文] 另见第 542 页 (起草委员会报告)。

<sup>33</sup> 第二小组委员会的报告, 同上, 第 435 页。

<sup>34</sup> 总务委员会报告第 521 页 [非正式译文]。

33.. G. H. C. Bodenhausen 教授在《保护工业产权巴黎公约适用指南》中对这一条款作了进一步的解释性评论，现摘录如下：<sup>35</sup>

- “偶然”的含义：偶然进入可能是由于疏忽大意或海难造成，在后一种情况下，即使船舶在外国水域的停留并非临时，也不会侵犯专利权。<sup>36</sup>
- “船舶”、“航空器”和“陆地车辆”的含义：应由国家主管部门来解释这些用语。例如，“船舶”一词可能不包括用于钻探的浮岛。
- “联盟其他国家的船舶”：在联盟的每个国家，该规定只适用于悬挂其他国家国旗的船舶，而不适用于本国船舶，即使这些船舶的母港在其他地方，只是临时或偶然进入本国。<sup>37</sup>
- “装置”：装置可能是专利的主题，因为它本身已获得专利授权，或因为使用了专利方法来操作它。
- 专利装置应首先用于“船身本体”以及船舶的附件，如机器、索具和船具，这些附件包括航行仪表、装卸和其他取决于船舶特性的附件。
- “专为船舶的需要”：根据船舶的类型，这些需要可能会有很大的不同。但是，如果说船舶的索具是用来将货物从一个仓库运到另一个仓库，那么该条款就不适用。
- 外国“水域”：此类水域包括外国领水和所有内陆水道和港口，包括码头。<sup>38</sup>
- 在船上使用与航空器或陆地车辆或其附件的构造或操作无关的专利装置，不属于专利侵权。<sup>39</sup>

### 3.3 《国际民用航空公约》

34.. 1944年12月7日的《国际民用航空公约》（《芝加哥公约》）是另一项对在民用航空器上使用专利装置规定了类似例外的国际条约。该公约规定了一些原则和安排，以便安全有序地发展国际民用航空，在机会均等的基础上建立并以合理和经济的方式运营国际航空运输服务。<sup>40</sup>在题为“便利航空的措施”的第四章中，《芝加哥公约》第27条（不因专利权的主张而扣押航空器）规定：

(a) 一缔约国从事国际航行的航空器，被准许进入或通过另一缔约国领土时，不论降停与否，另一缔约国不得以该国名义或以该国任何人的名义，基于航空器的构造、机构、零件、附件或操作有侵犯航空器进入国依法发给或登记的任何专利权、设计或模型的情形，而扣押或扣留该航空器，或对该航空器的所有人或经营人提出任何权利主张，或进行任何其他干涉、缔约各国并同意在任何情况下，航空器所进入的国家对航空器免于扣押或扣留时，均不要求缴付保证金。

<sup>35</sup> 见 G. H. C. Bodenhausen 教授所著《保护工业产权巴黎公约实施指南》第 82 至 84 页。应当指出的是，该指南并不构成对《巴黎公约》的正式解释。

<sup>36</sup> 另见 Sam Ricketson, 《保护工业产权巴黎公约：评注》，2015 年，第 415 页，提出“‘偶然’这一副词不仅包括因航行失误而不慎进入，也包括因海难而非自愿进入（当然，其最终结果可能不只是临时进入）”。

<sup>37</sup> 在这方面，Ladas 指出，“其他”指的“无疑是船舶或发动机所属人的国籍，而且该词还意味着，非欧盟成员国国家的船舶或非欧盟成员国国民拥有的发动机不在第 5 条之三的范围之内”。Stephen P. Ladas, 前注 11, 第 418 页。

<sup>38</sup> 另见 Sam Ricketson, 同上，指出“‘水域’一词似乎还包括领水和港湾水域以及内陆水道，例如，沿莱茵河、多瑙河或长江等重要河流航行的船舶就属于这种情况”。

<sup>39</sup> G. H. C. Bodenhausen, 前注 10。

<sup>40</sup> 《国际民用航空公约》序言第三段。

(b) 本条第一款的规定，也适用于一缔约国在另一缔约国领土内航空器备用零件和备用设备的存储，以及使用并装置此项零件和设备以修理航空器的权利，但此项存储的任何专利零件或设备，不得在航空器进入国国内出售或转让，也不得作为商品输出该国。

(c) 本条的利益只适用于本公约的参加国并且是：（一）国际保护工业产权公约及其任何修正案的参加国；或（二）已经颁发专利法，对本公约其他参加国国民的发明予以承认并给予适当保护的國家。

35.. 截至 2022 年 6 月 1 日，共有 193 个国家成为《芝加哥公约》的缔约国。<sup>41</sup>从《芝加哥公约》第 27 条的表述中可以看出，该条规定的例外对于那些已加入《保护工业产权巴黎公约》或其专利法已为《芝加哥公约》其他缔约国国民的发明提供充分保护的《芝加哥公约》缔约国来说是强制性的。

36.. 尽管《芝加哥公约》第 27 条与《巴黎公约》第 5 条之三的目标相似，但前者不允许以民用航空器的“构造、机构、零件、附件或操作”构成侵犯专利权为由对该航空器进行任何扣押或扣留以及任何其他干预。此外，《芝加哥公约》的例外范围包括“备用零件的存储”及其在航空器维修中的使用，并不限于航空器“临时”或“偶然”进入专利有效的国家。相反，《芝加哥公约》第 27 条允许航空器经授权“进入”或“过境”另一国领土，无论是否在该国降落。另一方面，该条仅适用于民用航空器，而《巴黎公约》中的“航空器”，根据国内法的定义，可能包括所有其他种类的航空器。<sup>42</sup>

#### 4. 与例外有关的地区文书

37.. 一些地区文书载有关于在 FMT 上使用物品的例外。它们是：建立安第斯共同体共同工业产权制度的第 486 号决定（以下简称“安第斯共同体第 486 号决定”）；修订 1977 年 3 月 2 日《关于建立非洲知识产权组织的班吉协定》（1999 年）的协定（以下简称“《班吉协定》”）；海湾阿拉伯国家合作委员会（以下简称“海合会”）《专利条例》；《欧亚专利公约专利条例》；以及《统一专利法院协定》。<sup>43</sup>

表 1：地区文书

<p>安第斯共同体 第 486 号决定 <sup>44</sup></p>	<p>第 53 条： “专利所有人不得就下列行为行使上条所述的权利： [……] (d) 《保护工业产权巴黎公约》第 5 条之三所述的行为； [……]”</p>
---	---

<sup>41</sup> 见 <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>。

<sup>42</sup> 《芝加哥公约》第 3 条 a) 款规定，本公约适用于民用航空器，不适用于国家航空器。第 3 条 b) 款进一步说明，国家航空器是用于军事、海关和警察服务的航空器。

<sup>43</sup> 关于欧洲，《共同体专利协定》（89/695/EEC）（1989 年 12 月 15 日通过）第 27 条规定了关于外国运输工具上物品的例外，与《巴黎公约》和《芝加哥公约》的规定如出一辙。尽管该协定尚未生效，但一些缔约国已将其国内法与该协定保持一致。

<sup>44</sup> 安第斯共同体委员会 2000 年 9 月 14 日第 486 号决定。安第斯共同体包括玻利维亚、哥伦比亚、厄瓜多尔和秘鲁。

<p>《海合会专利条例》<sup>45</sup></p>	<p>第 14 条： “专利权的范围不包括： [……] 14/2 在临时或偶然进入委员会成员国领土的运输工具上使用专利物品，无论这些物品是用于上述运输工具的主体、仪器、装置、设备或任何其它附件，只要这些物品的使用为必要使用。”</p>
<p>《班吉协定》<sup>46</sup></p>	<p>第 7 条 (1) (b)： “7. 专利所赋予的权利的限制 (1) 专利所赋予的权利不得延伸至以下方面： [……] (b) 使用临时或偶然进入一成员国领空、领土或领水的外国航空器、陆地车辆或船舶上的物品；”</p>
<p>《欧亚专利公约专利条例》<sup>47</sup></p>	<p>第 19 条： “下列使用专利发明的情况不构成对欧亚专利的侵权： 当非缔约国的保护工业产权巴黎联盟成员国的运输工具临时或偶然进入缔约国领土时，在该运输工具的构造或操作中的使用，只要发明的使用是专为上述运输工具的需要； [……]”</p>
<p>《统一专利法院协定》<sup>48</sup></p>	<p>第二十七条 “专利效力的限制 专利所赋予的权利不得延伸至以下任何方面： [……] (f) 在保护工业产权国际联盟（巴黎联盟）国家或世界贸易组织成员国（该专利在其境内有效的缔约国除外）的船舶上，当该船舶临时或偶然进入该专利在其境内有效的一缔约国的水域时，在该船舶的船身、机器、索具、船具及其他附件中使用该专利发明，条件是发明专用于该船舶的需要； (g) 在国际保护工业产权联盟（巴黎联盟）国家或世界贸易组织成员国（该专利在其境内有效的缔约国除外）的航空器或陆地车辆或其他运输工具的构造或操作中，或在这些航空器或陆地车辆的附件的构造或操作中使用专利发明，当这些航空器或陆地车辆临时或偶然进入该专利在其境内有效的一缔约国的领土； (h) 1944 年 12 月 7 日《国际民用航空公约》第 27 条所规定的行为，而这些行为涉及该公约缔约国（该专利在其境内有效的缔约国除外）的航空器； [……]”</p>

<sup>45</sup> 海湾阿拉伯国家合作委员会包括阿拉伯联合酋长国、巴林王国、沙特阿拉伯王国、阿曼苏丹国、卡塔尔国和科威特国组成。

<sup>46</sup> 修订 1977 年 3 月 2 日《关于建立非洲知识产权组织的班吉协定》的协定附件一，2015 年 12 月 14 日文本。非洲知识产权组织成员国为贝宁、布基纳法索、喀麦隆、中非共和国、乍得、刚果、象牙海岸、赤道几内亚、加蓬、几内亚、几内亚比绍、马里、毛里塔尼亚、尼日尔、塞内加尔、多哥和科摩罗。

<sup>47</sup> 《欧亚专利公约专利条例》（1995 年 12 月 1 日通过，以及截至 2022 年 4 月 12 日通过的修正案和增编）。欧亚专利组织成员国包括土库曼斯坦、白俄罗斯共和国、塔吉克斯坦共和国、俄罗斯联邦、阿塞拜疆共和国、哈萨克斯坦共和国、吉尔吉斯斯坦和亚美尼亚。

<sup>48</sup> 《统一专利法院协定》（2013/C 175/01）于 2023 年 6 月 1 日生效。在撰写本报告时，欧洲已有 17 个国家批准了该协定。

38.. 关于上表中提到的地区文书条款的表述，虽然它们都源于《巴黎公约》第5条之三，但这些条款并不完全相同。就安第斯共同体第486号决定而言，第5条之三为援引加入。在其他地区协定中，主要的文本共同点和不同点如下：

- 运输工具：《海合会专利条例》、《欧亚专利公约专利条例》和《统一专利法院协定》的相关条款涵盖了所有运输工具，而《班吉协定》中的例外适用于在外国船只/船舶、航空器和陆地车辆上使用专利物品；
- 适用例外的条件：所有地区协定的一个共同条件是，各条款所定义的FMT应“临时或偶然”进入各自领土。此外，在《海合会专利条例》和《欧亚专利公约专利条例》中，专利物品应“专门用于”FMT的“需要”。确切地说，《欧亚专利公约专利条例》规定，如果专利发明“专门用于”外国运输工具的“需要”，则“在外国运输工具的构造或操作中”的专利发明的使用可以免责。《统一专利法院协定》一方面对船舶，另一方面对航空器、陆地车辆和任何其他运输工具分别作了规定（即对船舶而言，专利发明应“完全用于船舶的需要”，而对航空器、陆地车辆和任何其他运输工具而言，例外适用于“在航空器或陆地车辆或其他运输工具的构造或操作中使用专利发明”）。相比之下，《班吉协定》的相关条款并没有明确规定专利发明在航空器上如何使用的条件；以及，最后，
- 援引《芝加哥公约》：与其他地区协定不同，《统一专利法院协定》的条款援引了《国际民用航空公约》第27条。

39.. 关于上述地区文书中的例外范围，尚未发现任何解释性准则和判例。

## 5. 例外的国家实施情况

40.. 本节介绍了各国法律中关于在FMT上使用物品的例外规定的实施情况。已查明共有189个国家和地区在各自的法律框架中规定了关于在FMT上使用物品的例外（见下文表2）。

41.. 其中大多数国家都有关于这一例外的具体法律规定。<sup>49</sup>在其他一些国家，虽然法律中没有关于这项例外的明文规定<sup>50</sup>，但通过加入地区协定<sup>51</sup>或加入《巴黎公约》和/或世贸组织，这些国家以在国家层面直接适用《巴黎公约》第5条之三的方式来规定这一例外。<sup>52, 53</sup>在这方面，其中一些国家的国家专利法表明了其加入的国际条约高于其国内法的原则。<sup>54</sup>

<sup>49</sup> 本文件的附录载有各国和各地区关于在FMT上使用物品的例外的法律规定。

<sup>50</sup> 关于没有明文规定这一例外的国家名单，请见表2的第二行。

<sup>51</sup> 例如，《修订班吉协定的协定》附件一第7条(1)(b)适用于非洲知识产权组织所有成员国，安第斯共同体决定第53条适用于安第斯共同体成员。

<sup>52</sup> 见上文关于《巴黎公约》第5条之三“自动执行”性的评注。

<sup>53</sup> 巴西和哥斯达黎加对调查表问题42的答复确认，虽然其适用法律中没有关于这项例外的具体规定，但《巴黎公约》第5条之三在其管辖范围内适用。另见法国对调查表的答复。

<sup>54</sup> 见：安哥拉第3/92号《工业产权法》第77条；孟加拉国《专利法》第39条第(1)款；哥斯达黎加第6867号《专利、工业品外观设计和实用新型法》第41条第(3)款；巴拿马1996年第35号《工业产权法》第3条。

表 2：对关于在 FMT 上使用物品的例外做出规定的国家和地区名单

<p>知识产权成文法规定了这一例外的国家和地区 (共计 161 个)</p>	<p>阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、安道尔、安提瓜和巴布达、阿根廷、亚美尼亚、澳大利亚、奥地利、阿塞拜疆、巴哈马、巴林、巴巴多斯、白俄罗斯、比利时、伯利兹、贝宁*、不丹、玻利维亚<sup>×</sup>、波斯尼亚和黑塞哥维那、博茨瓦纳、文莱达鲁萨兰国、保加利亚、布基纳法索*、布隆迪、佛得角、柬埔寨、喀麦隆*、加拿大、中非共和国*、乍得*、智利、中国、中国香港、哥伦比亚<sup>×</sup>、科摩罗*、刚果*、库克群岛、克罗地亚、古巴、捷克共和国、科特迪瓦*、朝鲜民主主义人民共和国、丹麦、多米尼克、多米尼加共和国、厄瓜多尔<sup>×</sup>、埃及、萨尔瓦多、赤道几内亚*、爱沙尼亚、斯威士兰、埃塞俄比亚、芬兰、法国、加蓬*、冈比亚、格鲁吉亚、德国、加纳、希腊、危地马拉、几内亚*、几内亚比绍*、圭亚那、匈牙利、冰岛、印度、伊朗（伊斯兰共和国）、伊拉克、爱尔兰、以色列、意大利、牙买加、日本、哈萨克斯坦、肯尼亚、基里巴斯、科威特、吉尔吉斯斯坦、老挝人民民主共和国、拉脱维亚、莱索托、利比里亚、利比亚、列支敦士登、立陶宛、卢森堡、马达加斯加、马拉维、马来西亚、马里*、马耳他、毛里塔尼亚*、毛里求斯、墨西哥、蒙古、黑山、摩洛哥、莫桑比克、缅甸、纳米比亚、瑙鲁、荷兰（王国）、新西兰、尼加拉瓜、尼日尔*、纽埃、北马其顿、挪威、阿曼、巴基斯坦、巴布亚新几内亚、秘鲁<sup>×</sup>、菲律宾、波兰、葡萄牙、卡塔尔**、大韩民国、摩尔多瓦共和国、罗马尼亚、俄罗斯联邦、卢旺达、圣基茨和尼维斯、圣卢西亚、圣文森特和格林纳丁斯、萨摩亚、圣马力诺、圣多美和普林西比、沙特阿拉伯、塞内加尔*、塞尔维亚、塞舌尔、塞拉利昂、新加坡、斯洛伐克、斯洛文尼亚、所罗门群岛、南非、西班牙、斯里兰卡、瑞典、瑞士、塔吉克斯坦、泰国、多哥*、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯、土库曼斯坦、土耳其、乌干达、乌克兰、阿拉伯联合酋长国、联合王国、坦桑尼亚联合共和国、美利坚合众国、乌兹别克斯坦、瓦努阿图、越南、也门、赞比亚、津巴布韦。</p>
<p>知识产权成文法中没有明文规定这一例外的国家和地区 (共计 28 个)</p>	<p>阿富汗、安哥拉、孟加拉国、巴西、哥斯达黎加、塞浦路斯、刚果民主共和国、多米尼加共和国、吉布提、斐济、格林纳达、海地、罗马教廷、洪都拉斯、印度尼西亚、约旦、黎巴嫩、马尔代夫、摩纳哥、尼泊尔、尼日利亚、巴拿马、巴拉圭、苏丹、苏里南、阿拉伯叙利亚共和国、乌拉圭、委内瑞拉。</p>

\* 通过《建立非洲知识产权组织（OAPI）班吉协定》2015 年 12 月 14 日文本进行实施的例外。

\*\* 通过 1992 年《海湾合作委员会（海合会）专利条例》（最新修订于 2021 年 1 月 5 日）进行实施的例外。

<sup>×</sup> 通过安第斯共同体委员会 2000 年第 486 号决定进行实施的例外。

42.. 根据本文件附录中汇编和介绍的各国关于这项例外的法律规定，许多国家关于在 FMT 上使用物品的例外的表述大体相似，与《巴黎公约》第 5 条之三的表述如出一辙。<sup>55</sup>在尼加拉瓜和危地马拉的法律中援引加入了《巴黎公约》第 5 条之三。<sup>56</sup>在其他一些国家，相关法律条款的文本显示出差异，这些差异主要涉及：

- 是否明确列出了这项例外所适用的运输工具类型；
- 在法规列出运输工具类型的情况下，不同类型的 FMT 允许的活动范围是否不同；
- 这项例外是否适用于任何国家的运输工具，还是适用于《巴黎公约》成员国和/或世贸组织成员的运输工具；
- 这项例外是否适用互惠原则；以及
- 是否援引了《芝加哥公约》。

<sup>55</sup> 例如，见阿尔巴尼亚、澳大利亚、智利、古巴、捷克共和国、以色列、马耳他和沙特阿拉伯的法律规定。

<sup>56</sup> 尼加拉瓜《专利、实用新型和工业品外观设计法》第 46 条 (b) 规定：“专利不得赋予禁止《巴黎公约》第 5 条之三所述的下列行为的权利[……]。”危地马拉《工业产权法》第 130 条 (e) 也有类似的规定。

43.. 关于国内法中相关条款的范围，大多数国家都没有做出司法解释。在其他国家，很少有法院案例涉及这项例外。下面各小节将根据现有信息介绍这项例外在不同国家的各个方面。

### 5.1 运输工具的类型

44.. 根据许多规定了这项例外的国家的立法，这项例外适用于“船舶”“航空器”和“陆地车辆”。<sup>57</sup>古巴立法使用的表述是“空中和陆地运输工具”，而不是“航空器和陆地车辆”。<sup>58</sup>在俄罗斯联邦，“车辆”被定义为“水上、空中、公路和铁路运输工具”。<sup>59</sup>

45.. 在一些国家，相关法律条款明确将“航天器”纳入这项例外的范围。<sup>60</sup>在这方面，法国《知识产权法典》载有一项关于在大气层外空间使用专利发明的具体规定，其中指出“专利所赋予的权利不应延伸至打算在大气层外空间发射并引入法国领土的物品”。<sup>61</sup>其他一些国家没有明确提及航天器。但是，根据对调查表的答复，一些国家明确规定航天器属于例外范围之内。<sup>62</sup>

46.. 文莱达鲁萨兰国、中国香港、圣卢西亚、新加坡和联合王国的法律也将这一例外适用于“气垫船”。但在其他一些国家，例外适用于任何外国“运输工具”或“任何车辆”。<sup>63</sup>

47.. 关于上述运输工具的定义，德国的材料提及 1968 年德国旧《专利法》中规定的例外，指出航空器和陆地车辆的例子包括“Rolltrailer”（集装箱运输装载架）和“Pflanzentransportwagen”（植物运输车辆）。<sup>64</sup>此外，关于该条款，法院裁定，运输工具必须能够并确定用于运输人或物<sup>65</sup>，至于其本身是否有发动机<sup>66</sup>、是否用于境外运输<sup>67</sup>以及是否通过不同的运输工具运入该国则无关紧要。<sup>68</sup>同样，中国的答复指出，运输工具包括船舶、航空器和陆地车辆，这些运输工具既可用于载人，也可用于载物。<sup>69</sup>

48.. 在美利坚合众国，联邦巡回上诉法院在解释“车辆”一词以适用《美国法典》第 3 编第 272 条规定的例外时，依据的是《美国字典法》中的定义，并明确指出《字典法》“控制着我们在第 272 条中对[该词]的解释”，而且根据该法，“‘车辆’包括用作或能够用作陆上运输工具的各种托架或其他人工装置”。联邦巡回法院的结论是，“‘托架’的通常含义又被定义为包括‘运送工具’、‘载人的轮式车辆’或‘载重轮式支架’，如‘炮架’”。<sup>70</sup>

<sup>57</sup> 法律条款见本文件附录。

<sup>58</sup> 古巴 2011 年 11 月 20 日第 290 号《发明和工业品外观设计法》第 47 条(e)(f)。

<sup>59</sup> 《俄罗斯联邦民法典》第 1359 条第(1)款。

<sup>60</sup> 这些国家是：阿尔巴尼亚、阿尔及利亚、哈萨克斯坦、马来西亚、俄罗斯联邦、卢旺达、斯里兰卡、瓦努阿图和赞比亚。

<sup>61</sup> 法国《知识产权法典》第 L613-5(e)条。

<sup>62</sup> 例如，见亚美尼亚、澳大利亚、布基纳法索和阿曼对调查表的答复。

<sup>63</sup> 例如，见亚美尼亚、巴巴多斯、中国、朝鲜民主主义人民共和国、墨西哥、波兰和阿拉伯联合酋长国的法律规定。

<sup>64</sup> 见德国向 SCP/35 提交的材料，其中提到汉堡地区法院 GRUR Int 1973, 703 和汉堡地区高等法院 GRUR Int 1988, 781。

<sup>65</sup> 杜塞尔多夫地区高等法院 GRUR 1994, 105 (107)。

<sup>66</sup> 汉堡地区高等法院 GRUR-Int 1988, 781 (782)。

<sup>67</sup> 杜塞尔多夫地区高等法院 GRUR 1994, 105 (107)。

<sup>68</sup> 汉堡地区法院 GRUR-Int 1973, 703 (704)。

<sup>69</sup> 中国向 SCP/35 提交的材料。

<sup>70</sup> National Steel Car, Ltd. 诉 Canadian Pacific Railway, Ltd., 357 F.3d 1319 (Fed. Cir. 2004)。这一定义使法院得出结论，单个铁路车辆也是车辆。

## 5.2 不同类型外国运输工具所允许的活动范围

49.. 如上所述，许多国家关于这一问题的法律都采用了《巴黎公约》第5条之三的表述。因此，在这些国家中，允许的活动范围通常一方面是在船舶上的使用，另一方面是航空器和陆地车辆上的使用。具体而言，对于船舶上的使用，为了免于承担侵权责任，当船舶临时或偶然进入该国水域时，专利发明应“在船身、机器、索具、船具和其他附件中”的使用，并且专利装置在这些位置的使用是“专为船舶的需要”。相反，对于航空器或陆地车辆上的使用，当航空器或陆地车辆临时或偶然进入上述国家时，如果专利发明是在这些航空器或陆地车辆的“构造或操作”或“附件”中使用，则允许使用该专利发明。

50.. 例如，在捷克共和国，使用受保护的发明不得侵犯专利所有人的权利：

“(a)当《保护工业产权巴黎公约》其他缔约国的船舶临时或偶然进入捷克共和国时，在这些船舶上[……]在船身、机器、索具、船具及其他附件中使用，只要这种使用是专为船舶的需要，或者

b)当联盟其他国家的航空器或陆地车辆临时或偶然进入捷克共和国时，在这些航空器或陆地车辆或这些航空器或陆地车辆的附件的构造或操作中使用。”<sup>71</sup>

51.. 与上述类似第5条之三的规定不同，一些国家允许在这项例外下不同类型的FMT进行相同的活动。例如，罗马尼亚专利法第33条第(1)款规定：

“下列行为不构成对专利法第31条和第32条所规定权利的侵犯：

a)当属于罗马尼亚也是缔约国的有关发明的国际条约和公约的缔约国的车辆、航空器或船舶临时或偶然进入罗马尼亚领土时，使用这些陆地车辆、航空器和船舶的构造和操作中的发明，或使用其操作中使用的装置中的发明，只要这种使用是专为车辆、航空器或船舶的需要；”<sup>72</sup>

52.. 关于《芝加哥公约》第27条(b)，根据该条规定，专利备用零件和备用设备的存储及其用于修理外国航空器的行为免于被他人提起专利侵权的主张，其他一些国家的国家专利法也允许进口和使用这些备用零件和附件。<sup>73</sup>在利比里亚，为维修目的进口备用零件或附件不仅适用于航空器，也适用于车辆和船舶。<sup>74</sup>可以注意到，虽然《芝加哥公约》第27条(b)明确规定，豁免不适用于所存储的专利零件或设备在外国航空器进入的国家内部销售或分销或从该国进行商业出口的情况，但该条对进口用于修理外国航空器的备用零件和设备却只字未提。

## 5.3 “外国”运输工具

53.. 多数国家的法律规定，这项例外适用于“其他国家”或“任何国家”的运输工具，或涉及“外国”运输工具，但受益方不限于《巴黎公约》缔约方和/或世贸组织成员。<sup>75</sup>

<sup>71</sup> 捷克共和国关于发明和合理化建议的527/1990 Coll.号法案第18条(a)和(b)。另见阿尔巴尼亚、澳大利亚、智利、古巴、以色列、马耳他和沙特阿拉伯的法律规定。

<sup>72</sup> 阿曼、巴布亚和几内亚、塞舌尔、塞拉利昂、斯里兰卡、汤加、特立尼达和多巴哥、突尼斯和乌干达的法律也有类似规定。

<sup>73</sup> 但是，这些国家就这一例外的确切范围而言略有不同。例如，芬兰、冰岛和瑞典的法律规定，这项例外适用于修理分别给予冰岛和瑞典航空器相应特权的外国的航空器。挪威的相关法律规定包含与《芝加哥公约》第27条(c)类似的互惠条款。中国香港、牙买加、新加坡和联合王国法律中的相关规定涵盖外国航空器任何零件或附件的进口。

<sup>74</sup> 见利比里亚的法律规定。

<sup>75</sup> 例如，见阿尔及利亚、安提瓜和巴布达、阿根廷、亚美尼亚、澳大利亚、巴巴多斯、伯利兹、保加利亚、柬埔寨、加拿大和多米尼克的法律规定。



54.. 例如，加纳《专利法》第 11 条(4) (b)规定：

“(4) 专利权不得延伸至

[……]

(b) 在临时或偶然进入加纳领空、领土或领水的**其他国家**的航空器、车辆或船舶上使用物品。”  
(粗体为后加)

55.. 另一个例子是加拿大《专利法》第 23 条，该条规定：

“如果发明专为船只、船舶、航空器或陆地车辆的需要，而不是用于制造将在加拿大境内销售或从加拿大出口的任何货物，则任何专利不得延伸至阻止在临时或偶然进入加拿大的**任何国家**的任何船只、船舶、航空器或陆地交通工具上使用该发明。” (粗体为后加)

56.. 国际条约，即《联合国海洋法公约》和《芝加哥公约》分别规定了确定船舶和航空器国籍的机制。原则上，它们的国籍为其注册国的国籍。一些国家的专利法在关于外国运输工具上物品的例外中明确了这一原则。例如，南非《专利法》第 71 条第(2)款规定：“[……]船舶和航空器应被视为其注册国的船舶和航空器[……]”。同样，中国提交的材料就其《专利法》第 75 条第(3)款澄清说，这项例外仅适用于“外国运输工具，运输工具的国籍以注册地为准”。<sup>76</sup>具体到陆地车辆，有些法律明确规定，陆地车辆应被视为车主通常居住国的车辆。<sup>77</sup>

57.. 在少数国家的法律中，条款案文没有提及“任何”或“其他”国家。但是，这些法律文书中的表述，如“因用于交通而临时带入[境内]”、“仅途经[境内]”或“经过[境内]”的运输工具，似乎表明相关运输工具指的是来自外国的运输工具。这种方式的一个示例是日本《专利法》第 69 条(2) (i)，该条规定：<sup>78</sup>

“专利权对下列产品无效：(i) 仅途径日本的船舶或航空器，或其中使用的机器、装置、设备或其它产品。”

58.. 在其他一些国家的法律中，特别提到了《巴黎公约》缔约国<sup>79</sup>和/或世贸组织成员的运输工具。<sup>80</sup>

59.. 例如，阿尔巴尼亚第 9947 号《工业产权法》第 38 条(ç)和(d)规定：

“专利所赋予的权利不得延伸至：

[……]

ç) 当巴黎联盟其他国家的船舶临时或偶然进入阿尔巴尼亚水域时，在这些船舶上在船身、机器、索具、船具和其他附件中使用构成专利主题的装置，只要这种装置的使用是专为船舶的需要；

d) 当**巴黎联盟其他国家**的航空器、航天器或陆地交通工具临时进入阿尔巴尼亚时，在这些航空器、航天器或陆地车辆或其附件的构造或操作中使用构成专利主题的装置；” (粗体为后加)

---

<sup>76</sup> 中国向 SCP/35 提交的材料。

<sup>77</sup> 例如，见圭亚那、印度和南非的法律规定。

<sup>78</sup> 另见奥地利《专利法》第 26 条，波兰《工业产权法》第 69 条(1) (i)，阿拉伯联合酋长国 2006 年《关于专利、工业图纸和外观设计的工业管理和保护的 31 号联邦法》第 19 条第(2)款，以及英国《专利法》第 60 条(5) (d) (e) (f)。

<sup>79</sup> 例如，见阿尔巴尼亚、巴哈马、比利时、古巴、捷克共和国、德国、爱尔兰和意大利的法律规定。

<sup>80</sup> 例如，见波斯尼亚和黑塞哥维那、中国香港、克罗地亚、埃及、伊拉克、黑山和塞尔维亚的法律规定。

60.. 在新加坡，虽然这项例外适用于“相关船舶”和“相关航空器、气垫船或车辆”，但法律分别将这些用语定义为在新加坡以外的任何国家（《巴黎公约》缔约国或世贸组织成员）注册或属于该国的船舶和航空器、气垫船或车辆。<sup>81</sup>

61.. 在这方面，佛得角与圣多美和普林西比的法律提到了在它们已加入的“组织的其他成员国”的运输工具上使用专利物品，而罗马尼亚、泰国和也门的专利法则提到它们已加入的有关发明/专利的“国际条约和公约”缔约国的运输工具。<sup>82</sup>

62.. 由于这项例外适用于在其他国家注册的运输工具，因此在本国注册的运输工具被排除在例外范围之外。德国的材料提到德国《专利法》第 11 条第 4 款，其中规定专利的效力不应延伸至在“《保护工业产权巴黎公约》另一缔约国”的船舶上使用专利发明，德国的材料解释说，德国船舶，即使是从国外返回德国水域，也不包括在该条款范围内。<sup>83</sup>

63.. 在挪威，奥斯陆地区法院澄清说，仅凭船舶的外国籍不足以援引关于外国运输工具的例外规定。<sup>84</sup>在该案中，被告从原告处购买了一艘遇难船舶，该船配备了卸载粉末货物（水泥）的专利系统。该船以外国国旗进行了注册。虽然销售协议没有明确规定该专利系统的使用权，但被告曾在挪威的多个港口使用该系统卸载粉末货物。该案中的一个问题是，被告是否侵犯了原告的专利权，还是可以适用挪威《专利法》第 5 条规定的运输工具例外。法院认为，“即使船舶因其注册船旗而被视为外国船舶，但[……]例外情况在任何情况下都不包括直接在挪威不同港口之间航行[……]”。它还注意到了涉及运输船舶功能本身（如发动机）的专利与涉及可能支持运输船舶提供的其他功能（如卸载）的专利之间存在的根本区别。<sup>85</sup>

#### 5.4 对“临时”和/或“偶然”、“过境”和“专为……的需要”的解释

64.. 在绝大多数国家，这项例外的范围仅限于“临时和偶然”进入本国领土的 FMT。<sup>86</sup>

65.. 但也有一些国家的法律使用了其他用语来界定例外的范围。例如，匈牙利《专利法》规定，这项例外适用于在匈牙利境内“过境”的运输工具和货物，或在该国“不打算投放市场的外国货物”。

<sup>87</sup>同样，在墨西哥，该例外也适用于在其境内“过境”的“构成其一部分的其他国家的车辆”中使用专利发明。<sup>88</sup>在日本和大韩民国，专利权对“仅仅经过”其领土的运输工具无效，对其中使用的机器、仪器、设备或其他产品也无效。<sup>89</sup>最后，瑞典《专利法》规定，当外国运输工具“以正常交通方式或其它方式”“临时”进入瑞典时，为其自身需要而在该运输工具上使用发明的情况也属于例外。

<sup>90</sup>

<sup>81</sup> 新加坡《专利法》第 66 条(2)(d)(e)(f)和(7)。

<sup>82</sup> 见这些国家的法律规定。

<sup>83</sup> 德国向 SCP/35 提交的材料提到了 Ensthaler，载于：BeckOK Patentrecht，2022 年第 26 版，第 11 条第 20 款；Schulte，Patentgesetz mit EPÜ，2022 年第 11 版，第 11 条第 23 款；杜塞尔多夫地方高等法院 2019 年，第 72 段。

<sup>84</sup> 奥斯陆地方法院 2018 年 (TOSLO-2017-84881)。

<sup>85</sup> 地区法院关于《专利法》第 5 条的陈述是在附带意见中做出的。地区法院以不同的依据判定被告胜诉，因此该问题与案件结果无关。

<sup>86</sup> 法律条款见本文件附录。

<sup>87</sup> 1995 年第 XXXIII 号匈牙利发明专利保护法第 21(5)条。

<sup>88</sup> 墨西哥联邦工业产权保护法第 57(v)条。

<sup>89</sup> 见日本专利法第 69(2)(i)条和大韩民国专利法第 96(1)(2)条。

<sup>90</sup> 瑞典专利法第 5 条。

66.. 关于“临时”和“偶然”这两个词的解释，在德国，船舶、航空器和陆地车辆被认为满足“临时”进入其本国领土的条件为最长不超过一年。<sup>91</sup>对于航空器和陆地车辆，重复或定期进入这一事实本身并不会被认为属于不再满足“临时”的条件。<sup>92</sup>在中国，“临时通过”其领土包括定期或偶尔进入中国，通常不包括在其本国领土长期停留。<sup>93</sup>

67.. 在联合王国，法院对“临时”的含义做出裁决，认为该词的主要目的是区分基本上从事国内业务的船舶和在国家间航行的船舶。该案涉及一艘高速双体船，用于在爱尔兰和英国之间提供定期轮渡服务，每天有三或四次航班。该船的母港在都柏林，但每次航行都要在英国领水停留约三个小时。该船的上部构造被认定为落入原告的专利范围，原告认为该船的定期和频繁航行使其未落入第 60 条 (5) (d) 的范围，因为“临时”应解释为“在个别场合或偶尔”。然而，法院指出，“该船的意图是进入然后离开其领水，频繁过境的事实并不能改变每次进入其水域的目的均为短暂停留这一事实”。<sup>94</sup>

68.. 在美利坚合众国，联邦巡回法院将“临时进入美国”解释为“进入并停留有限的一段时间，其唯一目的是从事国际商务”。<sup>95</sup>法院的理由是：“如果车辆进入美国只停留有限的一段时间，也就是说它们不是永久性地进入美国，而且进入美国的唯一目的是从事国际商务，也就是说它们进入美国是为了卸载外国货物和/或装载要运往外国市场的国内货物，那么无论它们在美国管辖范围内停留的时间长短，就第 272 条而言，它们都是“临时”进入美国。”<sup>96</sup>

69.. 在大多数国家，适用这项例外的另一个重要条件是，发明的使用应“专为”或“仅限于”各种类型 FMT 的需要。<sup>97</sup>在其他一些国家，为反映《巴黎公约》中对这项例外的表述，这种要求仅适用于船舶。<sup>98</sup>

## 5.5 互惠要求

70.. 一些国家的法律规定，应在互惠的基础上适用关于在 FMT 上使用物品的例外，即 FMT 应属于对在上述国家注册的运输工具给予同等权利的国家。

71.. 例如，《美国法典》第 35 编第 272 条规定：

“在**任何国家**的任何船舶、航空器或车辆上使用任何发明，而该国家对临时或偶然进入该国的美国船舶、航空器或车辆**给予类似的特权**，则不构成对任何专利的侵犯，只要该发明的使用是

<sup>91</sup> 见德国向 SCP/35 提交的材料，其中提到 Ensthaler，载于 BeckOK Patentrecht，2022 年第 26 版，第 11 条第 20 款；Keukenschrijver，载于：Busse/Kreukenschrijver (eds)，Patentgesetz，2020 年第 9 版，第 11 条第 25 款；汉堡地区法院 GRUR-Int 1973, 703 (705)，关于 1968 年德国专利法第 7 条第 4 款的旧条款。

<sup>92</sup> 见德国向 SCP/35 提交的材料，其中提到 Ensthaler，载于：BeckOK Patentrecht，2022 年第 26 版，第 11 条第 20 款，其观点是国际交通应受到保护，而交通一词意味着某些重复。

<sup>93</sup> 见中国向 SCP/35 提交的材料。

<sup>94</sup> Stena Aktiebolag 诉 Irish Ferries Ltd [2002] RPC 50 和 [2003] RPC 36 CA。

<sup>95</sup> National Steel Car, Ltd. 诉 Canadian Pacific RY., 357 f.3d 1319 (2004)。联邦巡回法院推翻了宾夕法尼亚州东区地方法院 2003 年的裁决，即第 272 条的抗辩不适用于某些进入美国、向美国目的地运送木材然后返回加拿大的加拿大铁路车辆 (Nat'l Steel Car, Ltd. 诉 Canadian Pac. Ry. Ry. (NSC I), 254 F. Supp. 2d 527, 556 (E.D. Pa. 2003))。

<sup>96</sup> National Steel Car, Ltd. 诉 Canadian Pacific RY., 357 f.3d 1319 (2004)。另见美国对调查表问题 46 的答复。

<sup>97</sup> 例如，见阿根廷、亚美尼亚、巴巴多斯、波斯尼亚和黑塞哥维那、保加利亚、中国和美国的法律规定。中国向 SCP/35 提交的材料确认：“使用有关专利应当限于为运输工具自身的需要，否则将构成侵犯专利权的行为。”

<sup>98</sup> 例如，见澳大利亚、比利时、文莱达鲁萨兰国和德国的法律规定。另见印度、马拉维、瑙鲁、荷兰王国、新西兰、南非和津巴布韦法律的规定，这些法律规定，专利发明的使用应“出于船舶的实际需要”。德国向 SCP/35 提交的材料确认，“只涵盖条款中明确提到的对专利发明的使用，即‘专为船舶的需要’的使用，而不是其他使用或所有类型的使用”，并提到参阅 Schulte, Patentgesetz mit EPÜ, 2022 年第 11 版，第 11 条第 23 款。

专为这些船舶、航空器或车辆的需要，且未在美国许诺销售或销售，或是用于制造将在美国销售或从美国出口的任何物品。”（粗体为后加）

72.. 同样，吉尔吉斯共和国《专利法》第 13 条规定：

“如果运输工具属于向吉尔吉斯共和国运输工具所有者**提供同等权利的国家**的自然人或法人实体，则这种行为不应被视为侵犯专利所有人的专有权。”（粗体为后加）

73.. 尽管其他一些国家的适用法律中也有互惠的要求<sup>99</sup>，但在实践中，相关缔约方均享有《巴黎公约》第 5 条之三和《芝加哥公约》第 27 条所带来的惠益。然而，国内法中的互惠条款有可能将这些惠益扩大到非缔约方。此外，如果缔约方为外国运输工具规定了例外，而这些公约对此未作规定，它可以考虑在互惠的基础上适用这种例外。

## 5.6 援引《芝加哥公约》

74.. 在一些欧洲国家，专利法的条款还规定，如果《芝加哥公约》第 27 条规定的行为涉及该公约上述条款所适用国家的航空器，则专利所赋予的权利不延伸至这些行为。<sup>100</sup>

## 6. 成员国在实施例外时面临的挑战

75.. 根据各成员国对调查表的答复及其向 SCP/35 提交的材料，可以得出结论，关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外在各国国家层面的实施过程中没有遇到任何明显的问题。

76.. 在学术文献方面，一些研究主要集中在对“临时”的解释，以及这项例外的范围是否应包括航天器、卫星和外太空星座中的其他物品<sup>101</sup>，或是否应适用于近海服务船舶。<sup>102</sup>尽管这些问题没有被明确认定为各国政府在实施方面面临的挑战，但正如在其他地方所讨论的那样<sup>103</sup>，例外范围的明确程度可能会影响相关利益攸关方在国家层面对这项例外的采用和使用。

## 7. 例外的国家/地区实施结果

77.. 如本文件第 5 节所述，关于在外国船舶、航空器和陆地车辆上使用物品的例外是一项非常普遍的对于排他性专利权的例外规定，可见于全球几乎所有国家立法。尽管这项例外被广泛采用，但由于缺乏相关数据和分析，各国因实施该例外而产生的社会经济影响尚不为人所知。<sup>104, 105</sup>关于收集不同利益

---

<sup>99</sup> 这些国家是亚美尼亚、阿塞拜疆、白俄罗斯、中国、埃及、圭亚那、匈牙利、印度、哈萨克斯坦、利比亚、俄罗斯联邦、塔吉克斯坦、土库曼斯坦和也门。

<sup>100</sup> 见比利时、德国、意大利、卢森堡、荷兰王国、挪威、葡萄牙、斯洛文尼亚和西班牙的法律规定。

<sup>101</sup> 参阅 Stauder, GRUR 1993, 305。参阅德国向 SCP/35 提交的材料。另见 Christopher Garrison, 《发展中国家专利权的例外》，UNCTAD-ICTSD 知识产权与可持续发展项目，2006 年 8 月，第 51 和 52 页。

<sup>102</sup> 例如，见 Rikard Mikalsen, 巴黎公约关于到访外国船舶临时停留免于专利侵权的例外规定的范围，《知识产权法律与实践杂志》，2016, Vol. 11, No. 8。作者认为，在外国水域开展某种业务（而非纯粹的运输活动）的近海服务船舶不应适用临时停留例外。

<sup>103</sup> 见文件 SCP/26/5。

<sup>104</sup> 成员国提交的材料均未报告实施结果。

<sup>105</sup> 只有一项法律研究表明，该例外缩小了专利检索的范围，并消除了运输工具进入的每个外国获得专利权人许可的需要，从而降低了运输成本。作者认为，这可以降低国际运输的交易成本，并确保遵守全球专利制度的法律成本。然而，作者也担心“对这项例外的更多使用可能会导致与国际运输有关的专利价值下降，降低对国际运输技术进行投资和开发的积极性，并降低世界范围内各国国内专利制度的质量”。见 J. J. Anderson, 隐藏在国籍背后：临时停留例外与避免专利侵权, 15 Mich. Telecomm. & Tech. L. Rev. 1, 2008, pp. 4 and 22-24。

攸关方使用这一专利权例外的数据所面临的固有挑战，我们已在其他地方进行了讨论<sup>106</sup>，显然，除非将此类问题提起诉讼并公开裁决，否则往往很难获得相关信息。

78.. 关于与这项例外具体相关的诉讼，其数量很少，而且仅限于少数几个司法管辖区。在大多数国家，还没有涉及这项例外的司法裁决。一些成员国的材料支持这样的观点，即这项例外在国家和地区层面实施的过程中并未打破专利技术生产者和使用者之间的利益平衡。<sup>107</sup>

79.. 虽然很难对在国家层面实施这项例外的结果得出任何有意义的结论，但一些评论者预计，伴随着当今全球经济的发展和商业的日益增长，这项例外的重要性可能会增加。<sup>108</sup>

[后接附录]

---

<sup>106</sup> 例如，见文件 SCP/32/2。

<sup>107</sup> 关于这个问题，一些成员国向 SCP/35 提交的一些材料指出，例如德国：“这些条款在德国的实际意义很小”；古巴：“主管部门不知道古巴的判例法是否处理过这一例外，也不知道该例外在实践中曾经如何适用”；捷克共和国：“在捷克共和国适用的专利法中，该例外的适用并不构成实际问题。捷克共和国工业产权局不知道有任何法院判决涉及对这一例外的解释”。

<sup>108</sup> 例如，见 Ted L. Field, 《当今全球经济中专利侵权的“航空器、火车和汽车”抗辩：专利法第 272 条》，2006 年。