

EPC 全技術分野審査는 3年後

— 審査官은 締約國서 差出 —

國際的 特許保護에 관한 實體 2大機構로서 特許協力條約(PCT)과 유럽特許協約(EPC)이 있으며 EPC는 6월 1일부터 實質的 業務를 開始하고 PCT도 4월에 열린 締約國總會에서 結束을 지었다.

EPC는 出願된 發明의 特許性에 대하여 統一機關인 유럽特許廳(EPO)에서 審査하게 될 것이며 현재로서는 가장 進歩된 特許制度라 할만하다. 이에 대하여 EPC의 立案者이며 EPO抗告審判部長인 로말드·진거博士의 見解를 中心으로 EPC에 대한 常識을 알아보기도 한다.

EPC는 西獨, 프랑스, 英, 스위스, 네덜란드, 룩셈부르크, 벨지움등 7個國의 批准으로서 1976年 10月 7일에 發効하였고 同協約에 署名한 國家는 16개국이며 加盟意思를 表示한 國家는 21개국이다. 6월 1일까지는 11개국이 批准書를 寄託하게 될 것이다. 따라서 EPC는 11개국이 同制度下에서 업무를 取扱하되 나머지 20개국의 가맹은 確實하다.

EPO의 機構는 헤이그소재 既存 國際特許協會(IIB)가 지난 1월에 解體와 더불어 EPO에 吸收되어 EPO헤이그支廳으로서 調査業務를 擔當하게 되었고 로마支廳은 이탈리아語로 出願, 마드리드支廳은 스페인語로 출원된 것에 限하여 조사하게 된다. EPO의 本部는 뮌헨에 두었고 베를린에도 支所를 두게 된다.

EPC에는 EPO와 管理會議가 設置되어 있으며 관리회의에서는 締約國別로 差出審査官의 人員數를 配定하며 查약국은 배정된 심사관의 派遣義務가 있다.

6월 1일부터 受理業務를 개시하면 來年 6월 1일부터 51%의 技術分野에 대하여 심사에 着手하되 12월 1일쯤부터는 60%정도의 것에 착수하게 된다. 國際特許分類(IPC)의 全技術分野에 대해서는 管理회의의 결정에 따라 3年後부터는 可能하게 될 것이다.

化學, 醫療, 藥品, 플라스틱, 肥料, 光學, 半導體등 重要한 産業에 대하여는 수리 즉시로 심사가 進行되며 未審査對象 등의 仔細한 내용은 EPO에 問義하면 2週日 以內에 回答을 얻을 수가 있다.

EPC가 업무를 개시하면 關係 各國에의 출원이 減小

할 것을 前提로 EPO에의 年間特許出願量은 3~5萬件으로 豫測하고 있으며 실사는 原則的으로 EPO에서 處理하되 加盟 各國內의 출원이 감소하는 대신 여유있는 能力을 바탕으로 審査協力을 要求할 계획이다. 그러나 심사협력은 어디까지나 협력에 그칠 것이며 拒絕이나 特許査定등은 EPO에서 最終判斷을 내리게 된다. 이미 英國에서는 심사협력을 提議하고 있다.

EPC의 節次公用語는 원칙적으로 英, 佛, 獨語에 局限하게 되어 있으나 EPC 公用어를 쓰지않는 加맹국국민이나 거기에 居住하는 者는 自國語로 출원할 수도 있다. 다만 출원후 3개월, 優先日부터 13개월 以內에 翻譯文을 提出해야 한다. 그리고 이들 國家는 EPO公用어로 公開된 출원에 대하여 自國語에 의한 번역문이 公表된 때부터 假保護의 權利가 賦與된다는 條件이 뒤따르기도 한다. 또한 公用어를 使用하지 않는 加맹국에도 출원할 수는 있으나 다만 그들 國家가 出願受理官廳으로 應諾한다는 전제가 붙는다.

EPC는 加맹 各國의 國內法을 侵害하지는 않으나 加맹국들이 EPC와 調和되도록 內國法을 改正하는 傾向이며 프랑스는 이미 1968년에 제도를 개정했고 西獨도 지난 1월에 特許性에 관한 규정등을 EPC와 統一하였다. 英國도 개정 중에 있다.

유럽特許權은 권리가 부여된 뒤에는 出願인이 指定한 加맹국의 法令에 따르게 된다. 그러므로 特許請求範圍의 解釋도 國家에 따라 다를 수가 있다. 그러나 유럽特許法의 규정보다 권리의 存續期間이 짧은 國家, 醫藥品, 化學物質 등에 대하여 특허를 주지않는 國家들에는 10~15년의 猶豫期間을 인정하기로 되어 있으며 이로서 그 國家 特許制度를 EPC水準 만큼 向上시키려 하고 있다.

출원은 EPO에 직접해도 되고 PCT나 파리協約루우트를 통해서도 된다. PCT 등을 거치면 優先權의 利益을 享受할 수가 있다. 加맹 各國의 특허청을 통하여 출원될 때에는 그 加맹국이 출원수리기관청이 된다는 承認이 전제가 된다. 加맹국 가운데에는 自國民은 반드시 그 國家官廳을 거쳐서 출원하게끔 되어 있는 國家도 있다. 이는 原子力, 兵器등 秘密特許發明을 他國에 알리기 전에 미리 제나라에서 체크하기 위한 對備策이기도 하다. 그러나 출원에 2개 이상의 發明이 包含되어 있다하여 審査官으로부터 分割指示가 있을 경우에는 그 지시대로 分割出願해야 하지만 이 분할출원은 EPO에서 직접

취급한다. 그 이유는 분할출원은 秘密保特의 필요가 없어졌기 때문이다.

EPO에 출원된 특허는 方式審査後 調査에 돌린다. EPO 以外에 제출한 것은 14個月 以內에 移送되어야 하나 이 기간에 이송되지 않은 출원은 取다운 것으로 看做한다.

헤이그支廳으로부터 유럽 調査報告書가 작성되며 이는 先行技術을 探知하기 위한 것으로서 出願인이나 審査部 双方의 負擔을 經減시키기 위한 것이다. 출원인은 이 보고서를 보고 出願繫屬與否를 판단한다. 또 심사관은 특허성이 있는 출원에 대해서만 심사를 할 수가 있다. PCT를 통한 출원은 PCT조사를 헤이그조사보고에 代替할 수가 있으며 유럽특허출원은 出願日로부터 18개월만에 공개된다.

이때에 이미 조사보고서가 작성되었을 경우에는 同時에 公表하게 된다. 審査는 조사보고서의 公표후 6개월 이내에 請求해야 하며 심사계속중에 번역문의 誤記의 訂正은 인정하지 않는다. PCT에서는 오기의 정정이 인정된다. 그리고 EPC 심사결정에는 抗辯의 機會가 주어진다.

異議申請은 特許賦獎公表後 9個月後에 누구든지 提起할 수가 있으며 이 제도는 西獨등과 같이 傳統的인 方法, 즉 權利賦與 前이나 公告決定 後에 신청을 받는 方法에 比較하면 매우 異質의이다. 이 제도는 英國制度를 본딴 것이며 심사후와 특허부여후의 重復된 공개를 省略할 수 있는 點과 權利者의 보호에 力點을 둔 것이라 하겠다.

심사관의 결정에 대한 抗辯은 2~4개월이 許容되고 있으며 例外로 6개월도 인정할 수가 있다. 더우기 먼 나라에서의 EPO출원은 더 긴 기간을 인정하게 될 것이며 延期申請은 期間前에 해야한다. 救濟節次는 期間經過後 2個月 以內이면 100마르크(獨)의 納入으로서 가능하다.

권리를 얻고자 하는 指定國은 처음부터 記入해야 하며 追加는 인정하지 않는다.

出願料는 종래와 같이 1개국에 출원할 때보다는 비싸겠으나 3개국이상을 지정하여 출원하면 오히려 싸게 든다.

EPC의 財政的獨立은 10년후가 될것으로 예상되고 있다.

서어비스마아크研究委 設置

一日, 關係企業群의 要求로

高度技術先進國을 除外한 餘他國家들은 先後進國을 莫論하고 他人의 商標나 營業標(서어비스 마크 등)를 利用하여 消費者를 欺瞞하는 不正競爭事件이 즐지 않고 있다. 특히 日本 業界에서도 例外일수는 없어 有名 管業標에 대하여는 歐美程度의 保護를 要望하게 되어 特許廳內에 委員會를 設置하고 對象이나 保護方法 등을 檢討하기 始作했다.

第3次産業이 巨大化함에 따라 營業표를 사용하는 業種의 範圍가 넓어져 TV·라디오의 放送業, 航空, 鐵道 등의 運輸業, 金融, 保險, 映畫, 演藝, 호텔·레스트란業, 觀光案內業 등이 있다.

이같은 營業표의 不正使用에 대한 保護방법으로는 不正競爭防止法, 商法, 著作權法, 不當景品類 및 不當表示防止法 등이 있으나 그가운데서 부정경쟁방지법이 많이 이용되고 있다.

그러나 이 법에도 虛點이 있다는 것이다. 法學者들은 이 법에 따른 보호를 動的保護, 商標法에 의한 보호를 靜的保護라고 말하고 상표는 自己의 登錄商標와 同一 또는 類似한 것을 無斷히 사용하는 者가 있을때는 實質的으로 소비자에게 誤認混同의 發生與否에 不拘하고 그 자의 行爲를 停止시킬 수가 있다.

그 事實의 立證은 侵害를 당한 請求人측에서 해야 한다. 따라서 상표법만큼 迅速한 救濟는 期待하지 못하게 되어 있다.

한편 제3차산업의 企業들은 서어비스산업이 經濟의 中樞를 이루고 있는 이 時點에서 營業표에 대하여도 상표만큼의 보호가 있어야 한다고 主張하게 되었다. 또한 서어비스산업에 外資의 進出이 顯著하여 이들 기업과의 紛爭도 늘어 對政府壓力이 커지고 있다. 더우기 對日同盟國인 日本은 國際的으로도 窮地에 몰려 있는 것이다.

營業표인 서어비스 마크를 보호하고 있는 나라도 美, 加, 比 등이 있으며 상표법에서 이를 보호하고 있다. 뿐만 아니라 外資企業들로부터 일본에서의 상표보호가 不充分하다는 對日非難을 免치 못하고 있다.

따라서 日本 特許廳은 商標審査官을 中心으로 營業표

에 관한 위원회를 두어 定期的인 研究를 하고 있다. 이들의 연구대상은 營利的인 것 뿐 아니라 公共機關, 學校法人, 宗教法人 등에서 사용하고 있는 紋章, 旗章, 名構 등도 포함하여 보호해나갈 예정으로 文部省 등과도 協議中이다.

또한 보호대상의 業態範圍 즉 理髮所나 洗濯所 등의 營業표의 航空會社 등의 營業표를 同等하게 取扱하느냐 등도 問題로 삼고 있다. 한편 美國에서는 數個州에 걸쳐 사용하는 것 들에만 보호하게 되어 있다.

美自動車業界 디젤화물결

—에너지節約法에 따라 血眼—

美國은 燃料節約의 百年大計를 위하여 지난 1975年 12월에 에너지節約法을 制定한 바 있으며 이에 따라 美自動車生産業界에서는 自動車燃料節約裝置의 一大轉換計劃이 推進되고 있다.

이 에너지 절약법에 따르면 오는 1985년의 모델車燃料消費基準을 1검론의 走速을 27.5마일도 規制하고 있으므로 그 對應策으로서 車輛自體의 小型, 輕量化를 急速히 추진하는 한편 개솔린엔진으로부터 디젤엔진으로 轉換함으로써 燃料費節約計劃에 各企業들이 血眼이 되고 있다.

GM은 大型은 말할 것도 없고 85년 모델乘用車에는 그 4분의 1을 디젤화한다고 마피會長이 公開發言하기에 이르렀다. 따라서 85年代의 미국자동차업계는 작고 가벼운 車種과 디젤엔진으로 크게 變貌할 것으로 豫想된다.

이에 라마 美國內 市場에는 78년 모델型부터 段階的으로 규제된 차종이 登場하게 되며 生産者들이 이 規제를 違反하여 차량을 생산하였을 때에는 1검론當 0.1마일을 未達할 때마다 자동차 1대에 5弗의 罰金を 賦課하게 되어 있다.

이 규제가 그대로 施行된다면 大型乘用車로 誇示해 온 美國車種에는 一大變革이 일어날 것이며 이미 포오드에서는 小型車로서 페스타를 開發하고 클라이슬러는 닷지오톨과 프린스프라이즌을, GM은 시보레를 작각 규제에 맞게끔 개발하고 있으며 餘他 企業에서도 대체로 승용차를 小型化하기 시작하였다.

특히 GM이 85年型的 4분의 1을 디젤화한다는 바탕

은 개솔린에 比하여 30%가 싸게 먹히는 디젤차를 이미 78년형으로써 實用化한데 自信을 갖었기 때문이다. GM이 78년형으로 지난해 가을부터 내놓은 디젤車種은 울즈모빌 88, 同 98에 型許 8氣筒, 排氣量 5.7l의 디젤엔진을 積載하였으며 이미 1月末까지 3,957대가 팔렸다. 또한 78년형으로서 캐딜락세빌, 울즈모빌카탈라스의 디젤차를 今年內에 追加製作 販賣할 계획이다. 더우기 80년중에는 울즈모빌系の 차종에 V84=3l 디젤엔진을 적재하여 내놓을 예정으로 현재 개발 중에 있으며 V63=1 디젤을 비크에 적재키 위해 개발연구 중이다. 또 直列 4氣筒 2.4l의 디젤엔진도 연구 중에 있으며 이 엔진은 폰디악系車種에 실어 80년형으로 發表豫定이다. 따라서 GM은 全車種에 디젤엔진을 실을 目標로 연구개발 중이다.

또 V8형개솔린엔진은 앞으로 모두 廢棄한다는 前提下에 개솔린엔진은 직열 4기통과 V형 6기통만을 남기고 大型車는 디젤엔진으로 單一化할 예정이다.

한편 크라이슬러에서도 이미 2年 前부터 직열 6기통 3.7l의 디젤엔진을 개발하고 있으며 V8=5.2l, 同 5.9l엔진도 디젤화하는 方向으로 개발하고 있다. 그리고 同社는 디젤화와 더불어 小型, 輕量化에 따라 V8=6.6l엔진을 실은 닷지모나코, 폴드버 400, V8=7.2l의 모나코블림, 프림스푸리는 앞으로 페기할 예정이다.

포오드會社는 아직 디젤엔진에 대하여 아무런 計劃發表가 없으나 PROCO엔진으로 연료비를 절약하고자 개발을 연구하다가 이것 마저 中止하였다. 이 PRCCO는 稀薄燃燒方式中의 一種이며 이를 可變排氣量엔진이라고 하는데 그 特徵은 차의 速度가 一定速度가 되었을 때 엔진의 피스톤을 半쯤 세워서 연료를 절약한다는 것이다. 그러나 드라버비리티에 難點이 있어 지난 1월에 이의 개발을 중지한 것이다.

현재까지 미국내에서 팔린 디젤승용차는 77년가을에 發表된 GM의 울즈모빌이 77년에만 2,304대, 지난 1월에 1,653대, VW의 폴프(라비트)가 77년에 11,302대, 1월에 1,560대, 벤즈 240D와 同 300D가 77년에 18,978대 1월에 1,346대, 푸저 304D와 同 404D 및 同 504D가 77년에 4,914대, 1월에 306대로서 77년의 總數는 37,498대가 된다. 특히 폴프디젤의 美國內 市場占有率은 30%가 넘는다.

이제 미국내에서는 디젤차의 嗜好如何에 不拘하고 生産을 擴大해 갈 것이며 消費도 이에 適應될 것이다.