

1. 서론

세계는 지금 해양 영토와 자원의 확보, 이용을 위한 전쟁을 치르고 있다고 해도 과언이 아닐 정도로 21세기는 신해양 주권시대를 맞이하고 있다. 신해양시대에 있어서 해양을 통한 물자의 수송, 해저 자원의 개발 등과 관련된 산업은 막대한 경제적 이익을 창출하거나 잠재가치를 가지고 있고 이에 따라 해양 주권과 관련한 여러 국제적 분쟁들이 야기되고 있다.

또한, 21세기는 특허 등 지식재산권이 기업의 경쟁력과 가치 창출의 핵심이 되는 지식재산 중심의 사회이기도 하다. 즉, 지속적 연구개발을 통한 혁신적 기술의 획득과 더불어 개발 기술의 권리화를 통한 보호 및 활용은 점점 치열해져 가는 국제 경쟁 속에서 기업의 생존 여부를 결정하는 중요한 요소 중 하나이다.

이와 같은 신해양시대 및 지식재산 중심 사회인 21세기에서 조선·해양 관련 기술은 지속적으로 발전해 나갈 것이며, 이에 따라 관련 특허 분쟁의 증가는 필연적일 것이다.

우리나라는 2015년 기준 세계 6위의 수출 대국으로서 3면이 바다로 둘러싸여 있다는 지정학적 위치에 따라 해양을 통한 물류 운송이 절대적 비중을 차지하고, 선박 및 해양플랜트의 설계 및 건조에 있어 최고 수준의 기술력을 보유한 조선사들을 보유하고 있다는 점에서 조선·해양 산업의 기술 보호 및 활용은 기업뿐 만아니라 국가 경쟁력 확보측면에서 더욱 중요하다.

본 연구는 특허권 효력 범위에 있어 조선·해양 산업이 다른 산업과 달리 특별히 고려해야 할 특허권의 장소적 효력 범위에 대해 논의해 보고자 한다. 상세하게는 각 해양영역(영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕, 공해)에서 특허권의 효력이 어떻게 상대적으로 다르게 작용하는지 및 속지주의의 특수한 경우인 기국법에 대해 문헌자료를 고찰하며 살펴보고자 한다.

2. 특허권 효력의 일반적 범위

1) 내용적 효력 범위

특허권의 내용적 효력은 특허발명의 보호범위를 이른다. 특허발명의 보호범위는 명세서 중 특허청구범위에 기재된 사항에 의해서 정해지므로, 상세한 설명에만 기재된 사항은 보호받지 못한다. 이와 같이 특허발명의 보호범위를 특허청구범위에

적혀 있는 사항으로 한정된 것은 특허권자가 배타적으로 실시할 수 있는 권리 범위와 일반공중이 자유롭게 실시할 수 있는 기술 범위를 명확히 구별하기 위함이다.

특허발명의 보호범위는 출원 당시의 기술수준에 입각해 발명의 상세한 설명 및 도면과 함께 출원의 경과 등을 참작하여 특허청구범위의 기술적 의미를 해석한 후 결정된다.

2) 시간적 효력 범위

특허권은 설정등록일로부터 발생하여 특허출원일 후 20년까지 존속한다(특허법 제88조 제1항). 즉, 특허권은 출원일로부터가 아니라 설정등록일로부터 발생하게 되므로, 특허권자는 출원일로부터 설정등록일전까지는 특허권을 통한 보호를 받을 수 없다. 다만, 특허권자는 출원공개 후 설정등록전의 기간에 있어서, 일정한 경우 보상을 청구할 수 있는 권리를 가질 수 있다(특허법 제65조).

한편 의약품, 농약 등과 같이 타 법령에 의해 실시가 제한된 특허발명의 경우 일정 요건을 만족하면 최대 5년의 존속기간 연장을 허용하고 있다(특허법 제89조 제1항). 이는 특허권자가 자신의 의사와 무관하게 법이 허용한 기간의 이익을 향유하지 못하게 된 불이익을 소정 한도 내에서 보상해주기 위함이다.

3) 장소적 효력 범위

특허권의 장소적 효력 범위는 국제적으로 속지주의 원칙을 따르므로, 특허권은 그 권리를 부여한 국가 내에서만 효력이 미친다.

특별히 파리협약¹⁾ 제4조의2 제1항에서도 '동맹국의 국민이 각 동맹국에서 출원한 특허는 동맹국 또는 비동맹국에 관계없이 동일한 발명에 대하여 타국에서 취득한 특허로부터 독립한다.'라고 규정하여 각국 특허독립의 원칙을 천명하고 있다. 따라서 특허권은 특허를 허여한 국가의 주권이 미치는 범위 즉, 영토, 영공, 영해 내에서 효력을 가진다.

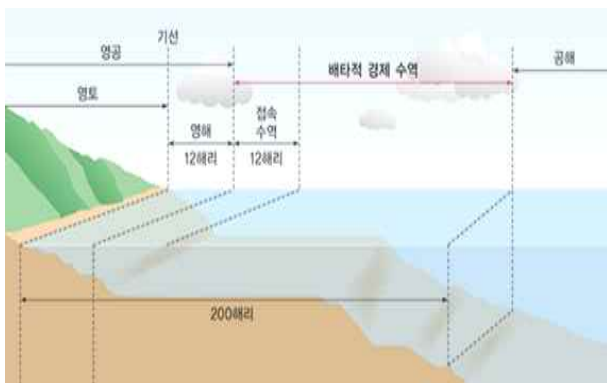
그러나 주권이 미치는 영해의 경우라도 법 규정(대한민국 특허법 제96조, 미국 특허법 제272조, 일본 특허법 제69조 제2항 제1호, 중국 특허법 제69조, 영국 특허법 제60조 등)에 의해 특허권의 효력이 제한될 수 있다. 또한, 영해를 벗어난 해역이라도 특허권이 효력을 가질 수는 없는지 문제될 수 있다.

1) 파리 협약(Paris Convention for the Protection of Industrial Property)은 세계지적재산기구(WIPO)의 주관 아래 1883년 3월 20일 프랑스 파리에서 서명된 최초의 지적재산권 협정 중의 하나이다.

이에 다음 장에서 영해 내에서 특허권 효력을 제한하는 것이 타당한지와 영해 밖의 해역에서는 특허권을 주장할 수 없는지에 대해 논의해 보겠다.

3. 해양영역별 특허권 효력

해양영역은 영해, 접속수역, 배타적 경제수역(EEZ), 대륙붕, 공해로 나눌 수 있다.



1) 영해

1996년 비준된 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS)은 연안국의 주권은 영토와 내수 밖의 영해라고 하는 인접해역까지 미치고, 영해는 기선으로부터 12해리를 넘지 않는 것으로 규정하고 있다. 따라서 특허권은 영해에 미친다.

다만, 선박의 경우는 예외적으로 특허권의 효력이 제한될 수 있다. 즉, 파리협약 제5조의3은 타 동맹국의 선박이 일시적 또는 우발적으로 그 동맹국의 영수에 들어온 경우에 그 선박 상에서 그의 특허의 대상을 이루는 장치를 선체·기계·선구·기관 또는 기타 부속물에 사용하는 것에는 특허권의 효력이 미치지 않는다고 규정하고 있고, 다수의 국가들은 이와 취지를 같이하는 유사 규정을 각국 특허법에서 규정하고 있다. 이와 같은 선박의 특허권 효력 제한 규정은 특허권자의 재산권을 제한하여 기술 개발의욕을 상실시킴으로써, 조선·해양산업의 기술발전을 저해할 수 있으므로, 이의 적용 범위에 대해 시대 상황에 맞추어 다시 한번 검토해 볼 필요가 있다.

본 연구에서는 파리협약에서 규정하는 선박의 특허권 제한 요건 중 '선박일 것'과 '일시적 또는 우발적 입국'일 것이라는 요건을 검토해 보기로 한다.

① 선박일 것

파리협약에 의해 특허권이 제한되는 선박의 범위에 대해서 다양한 견해가 있을 수 있다. LNG운반선, 컨테이너선, 유조선

과 같은 상선이나 여객선이 선박에 해당한다는 것에는 이견이 없을 것이나 해양플랜트, 특히 드릴십 또는 자항 가능한 FPSO 나 FSRU 등이 선박의 범위에 포함되는지 논란이 될 수 있다.

선박의 정의는 각종 법규에 따라 약간의 차이가 있으나 일반적으로 물위에 뜰 수 있는 부양성, 화물을 실을 수 있는 적재성, 자력으로 이동할 수 있는 이동성을 갖는 구조물로 정의된다. 이와 같은 정의에 의한다면, 드릴십과 자항 가능한 FPSO는 부양성, 적재성, 이동성을 모두 갖춰 선박에 해당한다고 볼 수도 있다. 그러나 파리협약 제5조의3의 입법 취지는 운송의 자유를 유지하는 데 있어 특허권의 완전한 행사로 인해 공공의 이익이 과도하게 침해될 우려가 있는 경우 특허에 의해 부여되는 독점권을 일정 한도로 제한하겠다는 것이다. 즉, 여객이나 화물을 나르는 선박이 특허권에 관계없이 자유로이 항행할 수 있도록 하여 국제 통상을 보호하기 위한 규정이다.

따라서 파리협약 제5조의3의 규정을 운송이 아닌 Oil & Gas의 생산과 같은 작업을 목적으로 하는 해양플랜트에까지 적용하는 것은 그 입법 취지에 부합하지 않는다고 해석될 수 있다. 또한 특허권 효력 제한 규정은 특허권자의 권리 훼손을 고려하여 예외적인 경우에 한해 최소한의 범위에서 이루어져야 하므로 자항 가능여부와 관계없이 해양플랜트는 파리협약 제5조의3에서 요건으로 하는 선박에 해당하지 않는다고 보는 것이 타당할 것이라고 판단된다.

② 일시적 또는 우발적으로 입국할 것

타국의 선박이 일시적 또는 우발적으로 영해로 들어오는 경우 특허권의 효력이 제한될 수 있는지 살펴봐야 한다.

파리협약 제5조의3에서 요건으로 하는 '일시적 입국'에는 정기적 입국도 포함되며 '우발적 입국'에는 부주의 또는 파산의 경우가 포함되는 것으로 해석되고 있다.

이와 관련된 판례를 살펴보면, 영국 최고법원(Stena Rederi AB v. Irish Ferries Ltd, 사건)은 '영국과 아일랜드를 하루 3~4회 정기적으로 운항하는 선박에 대해 특허권의 효력이 제한된다'라고 판결하였고, 미국 지방법원(Cali v. Japan Airlines, Inc, 사건)은 '미국을 정기적으로 운항하는 외국항공사의 비행기에 대해 특허권의 효력이 제한된다'라고 판결하여, '일시적 입국'에는 정기적 입국도 포함되는 것으로 넓게 해석하고 있다.

그러나 일시적 입국 또는 우발적 입국을 넓게 해석하게 되면 즉, 상업적 목적의 정기 입국을 포함한다면 이와 반대로 특허권의 권리범위는 그 만큼 좁아지게 되는 결과가 발생하게 된다. 특허권의 효력이 제한되는 경우 타인의 특허기술을 정당한 권원 없이 실시한 실시자는 특허권 실시에 대한 대가의 지불없이 경제적 이익을 얻는데 반해 특허권자는 기술을 개발하여 공개한 것에 대한 정당한 이익을 얻지 못한다는 점에서 논란의 여지가 있다.

또 다른 관점에서는 선박의 경우 선주국, 등록국, 선박건조국, 기자재 제작 및 유통국에서 특허의 속지주의 적용의 효력을 누리고 있다는 것과 세계물동량의 90% 이상이 선박을 통한 해상수송에서 이루어진다는 점에서 과도한 특허권의 확대를 경계할 필요도 있다는 의견도 설득력을 가진다.

이에, 위 두 견해를 모두 고려한 절충적인 해결 방안을 논의해볼 필요가 있을 것으로 본다. 예를 들어, 원칙적으로 상업적 목적의 정기 입국 선박에는 특허권이 미치도록 하되, 국제 통상이 저해되지 않도록 특허권자가 정당한 이유없이 실시권을 허여하지 않거나 부당한 실시료를 요구하는 경우 실시권자는 법원의 판결을 통해 적절한 실시료를 지불하여 실시권을 획득할 수 있도록 하는 방안도 검토해볼 필요가 있을 것이다.

2) 접속수역

접속수역은 영해 밖에 접속한 일정 수역에서 연안국이 자국의 영토에서 갖는 관세, 재정, 출입국관리 또는 보건에 관한 권익의 침해를 방지하기 위해 설치한 수역으로, 유엔해양법협약 제33조는 연안국은 영해 기선으로부터 24해리 내에 관세·재정·출입국관리 또는 보건에 관한 법규를 위반하는 행위를 방지하거나 제재할 수 있다고 규정하고 있다.

특히는 관세·재정·출입국관리 또는 보건과 관련된 사항이 아니므로 접속수역에서의 특허 침해행위에 대해 연안국 특허권을 행사할 수 없다. 다만, 위 규정에서 열거된 관세·재정·출입국관리 또는 보건이 단순히 예시적 사항에 불과하다면 특허 침해 행위를 동법을 근거로 하여 제재할 수도 있을 것이다. 이와 관련하여 미국 연방법원(United States v. F/V TAIYO MARU 사건)은 유엔해양법협약 33조의 전신에 해당하는 1958년 영해 및 접속수역에 관한 협약 24조를 해석함에 있어서 이 조항에서 열거된 관세·재정·출입국관리 또는 보건은 예시적 사항에 불과하다고 판단하였다.

그러나 현대 해양의 헌법이라 할 수 있는 유엔해양법협약의 명문은 제33조 제1항에서 '관세·재정·출입국관리 또는 위생에 관한 법령의 위반방지'라고 명백히 규정하고 있고, 조약법에 관한 비엔나 협약 (Vienna Convention on the Law of Treaties) 제 32조에서 조약의 명문을 있는 그대로 해석할 경우 그 의미가 모호해지거나 애매하게 되는 경우 또는 그러한 해석방법이 명백히 모순되거나 불합리한 결과를 도출하게 되는 경우를 제외하고는 보충적인 해석 수단을 동원할 수 없다고 규정하고 있으므로, 이를 예시적 규정으로 보아 확장해서 해석하는 것은 곤란하다.

따라서 특허는 관세·재정·출입국관리 또는 보건과 관련된 사항이 아니므로 접속수역에는 연안국 특허권의 효력이 미치지 않는다고 보는 것이 타당하다.

3) 배타적 경제수역

배타적 경제수역은 영해 기선으로부터 200해리 내로 정의되며, 배타적 경제수역에서 연안국은 해저의 상부 수역, 해저 및 그 하층토에 있는 생물이나 무생물 등 천연자원의 보존 및 관리를 목적으로 하는 주권적 권리와 해수, 해류 및 해풍을 이용한 에너지 생산 등 경제적 개발 및 탐사를 위한 그 밖의 활동에 관한 주권적 권리를 갖는다(유엔해양법협약).

만약 배타적 경제수역에서 원유 또는 가스를 채굴, 생산하는 드릴십, FPSO 또는 FSRU 등 부유식 해양플랜트에 타인의 특허 기술이 정당한 권원 없이 적용되는 경우 특허권자가 특허권을 행사할 수 있는지, 즉 배타적 경제수역에 연안국 특허권의 효력이 미치는지가 논란이 될 수 있다.

현재 각 국들은 배타적 경제수역에 특허권의 효력이 미치는지 여부에 대해 서로 다른 법 규정 및 해석을 가지고 있는데 배타적 경제수역에 특허권이 미치는지 여부와 관련하여 주요 몇 나라의 경우를 살펴보기로 한다.

① 영국

영국 특허법은 영해 외에도 특허법이 적용될 수 있는 지역에 대해 규정하고 있다. 즉, 영국 특허법은 1964년 대륙붕법 섹션 1(7)에 의한 명령에 의해 지정된 지역 또는 1998년 석유법의 섹션 11(2)에 해당하는 활동과 관련하여 동법 섹션 10(8)에 의한 명령에 의해 명시된 지역에서의 행위에 영국 특허법이 적용될 수 있다고 규정하고 있다. 이를 통해, 영국의 특허권은 배타적 경제수역까지 확장될 수 있다.

② 남아프리카공화국

남아프리카공화국의 대법원은(Schlumberger Logelco Inc v. Coflexip 사건) 배타적 경제수역 내에 설치된 설비에 대해 남아프리카공화국의 특허권이 미친다고 판결하였다. 구체적으로 본 사건은 남아프리카공화국에서 특허된 '해저 매장층에서 생산되는 원유를 해수면으로 이동시키는 장치'에 관한 기술을 정당한 권원 없는 자가 남아프리카 공화국의 배타적 경제수역에서 사용한 사안으로 실시자는 특허권은 '공화국 내에서만 주어지는 권리'이므로 자신의 실시 행위는 특허 침해가 아니라고 주장하였으나, 남아프리카공화국 대법원은 '공화국 내에서 시행중인 모든 법은 배타적 경제수역 내의 시설물에 적용된다.'라고 규정한 1994년 해양수역법을 근거로 실시자의 주장을 기각하였다. 즉, 남아프리카공화국 대법원은 남아프리카 공화국의 배타적 경제수역 내에 있는 시설물에는 남아프리카 공화국의 특허권 효력이 미친다고 판결하였다.

③ 미국

미국 연방순회항소법원(WesternGeco L.L.C. v. Ion Geophysical Corp. 사건)은 해저에서 오일 및 가스를 찾을 수 있는 특허 기술을 선박에 적용하여 배타적 경제수역에서 사용

한 사안에서 배타적 경제수역에는 특허권의 효력이 미치지 않는다고 판결하였다.

④ 각국 사례에서의 시사점

위와 같이 배타적 경제수역에 특허권이 미칠 수 있는지에 대해 각 국들은 서로 다른 해석 내지 판단 기준을 가지고 있으므로, 국제적으로 통일된 기준이 설정될 필요가 있다고 본다.

유엔해양법협약 제60조는 ‘연안국은 자국 배타적 경제수역 내의 경제적 목적을 위한 시설과 구조물에 대한 건설·운용 및 사용을 허가하고 규제하는 배타적 권리를 가진다’ 라고 규정하고 있다. 따라서 이를 확대 내지 유추 적용하면, 연안국은 배타적 경제수역 내 시설 또는 구조물의 건설·운용 및 사용에 대해 주권을 가진다고 볼 수 있을 것이고, 이를 통해 연안국은 시설 또는 구조물의 건설, 운용, 사용 행위에 대해 자국 특허법을 적용할 수 있을 것이다.

한편, 유엔해양법협약에는 시설 및 구조물에 대해 구체적으로 정의하고 있지는 않으나, 상선이나 여객선은 이에 해당하지 않을 것이다. 반면 해양플랜트, 특히 드릴십이나 자항 가능한 FPSO 또는 FSRU와 같은 부유식 해양플랜트의 경우는 이를 시설 또는 구조물로 볼 수 있는지 문제될 수 있으나, 해양플랜트가 단순히 배타적 경제수역을 이동하는 경우를 제외한다면 해저에 고착된 고정식 해양플랜트뿐만 아니라 해저면에 직접 고정되지는 않지만 계류 케이블을 통해 고정되는 부유식 해양플랜트도 배타적 경제수역에서 원유 또는 가스를 생산하는 경제적 활동을 하는 경우 유엔해양법협약 상의 시설 및 구조물로 볼 수 있을 것이다.

따라서 배타적 경제수역에서 경제적 활동을 하는 해양플랜트에는 연안국의 특허권이 미친다고 보는 것이 타당하다.

4) 대륙붕

유엔해양법협약은 연안국의 대륙붕을 영해 밖으로 영토의 자연적 연장에 따라 대륙변계의 바깥 끝까지 또는 대륙변계의 바깥 끝이 200해리에 미치지 아니하는 경우, 영해기선으로부터 200해리까지의 해저지역의 해저와 하층토로 정의하고, 연안국은 대륙붕을 탐사하고 그 천연자원을 개발할 수 있는 대륙붕에 대한 주권적 권리를 가진다고 규정하고 있다.

대륙붕은 많은 부분에서 배타적 경제수역과 중첩되나, 배타적 경제수역은 200해리를 넘을 수 없는 반면 대륙붕은 최대 350해리까지 가능하다. 또한 배타적 경제수역은 해저와 하층토 외에 상부수역의 생물·무생물 자원개발에 대한 연안국의 주권적 권리가 인정되는 데 비해, 대륙붕은 해저와 하층토의 무생물 자원(단, 정착성 생물자원은 포함) 개발에 대한 주권적 권리만 인정된다는 점에서 차이가 있다. 대륙붕에는 석유, 석탄, 천연가스 등의 비금속 자원과 구리, 아연, 철, 금, 은 등의 금속 자원이 다량 분포하고 있어, 세계 각국은 탐사 및 개발이 용이한 대륙붕에서의 해양 자원 개발을 활발히 진행하고 있다.

유엔해양법협약 제80조에서는 대륙붕상의 인공섬·시설 및 구조물에 대해 배타적 경제수역에서의 인공섬, 시설 및 구조물에 관한 규정을 준용한다고 규정하고 있다. 따라서 연안국은 대륙붕에 설치되는 경제적 목적을 위한 시설과 구조물에 대한 건설·운용 및 사용을 허가하고 규제하는 배타적 권리를 가지므로 배타적 경제수역에서 검토한 바와 같이 대륙붕에서 시추 내지 생산 등의 경제적 활동을 하는 해양플랜트에는 연안국의 특허권 효력이 미친다고 볼 것이다.

5) 공해

유엔해양법협약 제86조는 공해를 어느 한 국가의 배타적 경제수역·영해·내수 또는 군도국가의 군도 수역에 속하지 아니하는 바다라고 정의하고 있으며 동법 제87조에서는 모든 국가는 공해에서 항행의 자유, 상공비행의 자유, 해저전선과 관설 부설의 자유, 국제법상 허용되는 인공섬과 그 밖의 시설 건설의 자유, 어로의 자유, 과학조사의 자유를 포함하는 공해의 자유를 가진다고 규정하고 있다. 또한 동법 제89조는 어떠한 국가도 공해의 어느 부분을 자국의 주권 아래 둘 수 없다고 규정하고 있다.

따라서 공해에서는 어떠한 국가의 특허권도 주장될 수 없고, 경제적 목적을 위한 시설물에 타인의 특허 기술을 실시하더라도 특허권 침해가 아닐 것이다.

4. 기국법 적용에 따른 예외

기국주의란 선박에 게양된 국기를 통해 선박의 관할권을 결정하는 원칙을 말하고 기국법은 국기게양의 권리를 인정한 국가의 법률을 말한다. 기국주의는 법의 효력에 대한 속지주의의 특수한 경우이다. 유엔해양법협약 제91조는 어느 국기를 게양할 자격이 있는 선박은 그 국가의 국적을 가진다고 규정하고, 동법 제94조는 모든 국기는 자국기를 게양한 선박에 대하여 행정적·기술적·사회적 사항에 관하여 자국의 관할권을 행사할 수 있다고 규정하고 있다.

기국주의를 통한 특허법 적용과 관련하여, 미국에서의 M-I Drilling Fluids UK Ltd.와 Dynamic Air Inc. 사이의 다툼을 살펴본다. 이 사건에서 M-I Drilling Fluids UK Ltd.는 자신의 공압식 컨베이어시스템에 관한 특허기술을 Dynamic Air Inc.가 침해하였다고 주장하였고, Dynamic Air Inc.는 특허의 사용이 공해 상에서 이루어졌음을 이유로 미국 법원에 관할권이 없다고 항변하였다. 이에 대해 미국 지방법원은 기국주의 하에서 공해 상에서 국기를 게양하고 항해하는 선박은 그 국가 영토의 일부로 간주된다고 하며 Dynamic Air Inc.는 M-I Drilling Fluids UK Ltd.의 미국 특허를 침해한다고 판결하였다.

기국주의는 국제적으로 인정된 국제 관습법으로써 유엔해

양법협약 및 전세계 대부분의 국가에서 기국법을 해상에 관한 준거법을 결정하는 연결점으로 고려하고 있다는 점에서 기국주의를 통해 선박 등에 기국의 특허권을 행사할 수 있다고 보는 것이 타당하다.

이때 연안국의 특허법과 기국의 특허법 사이의 우선 적용이나 배제와 관련된 문제가 제기될 소지가 있을 것이다. 예를 들어 대한민국 영해에 위치한 선박이 미국의 국기를 게양하고 있는 경우 선박이 위치한 대한민국의 특허법이 적용되어야 하는지, 아니면 기국주의에 따라 미국 특허법이 적용되어야 하는지가 해당된다. 기국주의만 적용할 할 경우 대한민국 영해에 있는 선박에 대해 대한민국 특허법의 적용을 배제하는 것은 주권을 포기하는 것과 같고, 특허 침해자가 편의치적을 통해 특허권의 보호가 미비한 국가에 선박 등을 등록함으로써 특허 침해의 위험을 부당하게 회피하는 편법 수단으로 이용될 수 있다는 우려가 발생한다. 반면 국제법상의 일반원칙인 기국주의의 적용을 배제하는 것도 타당하지 않다.

따라서, 선박 등에 대해 연안국과 기국이 모두 관할권을 갖는 경우 관할권은 중첩 적용된다고 보는 것이 타당할 것이며, 이에 의해 특허권자는 자신에게 유리한 국가를 선택하여 해당 국가에서 특허 침해 소송을 진행할 수 있을 것이다.

5. 요약 및 맺음말

최근 국제해사기구(IMO)의 환경규제 강화 기조와 에너지 수요 증가에 따른 심해 유전 개발 필요성 증대에 의해 친환경 선박 및 해양플랜트 관련 기술 개발 요구가 증대하고 있으며 이들 기술의 특허 분쟁에 대한 관심도 커지고 있다.

조선 및 해양 기술의 경우 파리협약에서 특허권이 제한될 수 있는 예외 규정을 두고 있으며 그 실시가 국가의 주권이 미치는 통상적 범위를 벗어난 곳에서도 가능하다는 점에서 다른 산업 분야의 기술과는 다른 특이성을 갖는다. 본 연구에서는 이와 같은 조선·해양 관련 기술의 특이성을 고려하여 각 해양 영역별로 특허권의 효력이 미칠 수 있는지에 대해 검토하였으며 구체적인 결론은 다음과 같이 요약될 수 있다.

첫째, 영해의 경우 파리협약 제5조의3 규정에 의해 효력이 제한되는 선박에는 해양 플랜트가 포함되지 않을 것이며, 선박의 경우도 상업적 목적의 정기적 입국에 대해서는 특허권 효력 제한을 보다 한정적으로 적용하는 방안을 논의할 필요가 있을 것으로 본다.

둘째, 배타적 경제수역 또는 대륙붕에서 경제적 목적을 위해 시추 및 생산 활동을 하는 부유식 해양플랜트는 유엔해양법협약 제60조에서 규정하는 시설 내지 구조물에 해당하므로 연안국 특허권의 효력이 미칠 것이다.

마지막으로 특허권자는 기국주의를 통해 연안국의 특허권 외에도 기국의 특허권을 행사할 수 있을 것이다.

앞서 말한바와 같이 우리나라의 조선해양 산업은 세계 최고의 기술력을 보유하고 있으며, 국가 경제에서도 큰 비중을 차지하고 있다. 따라서 산업 및 국가 경쟁력 보호를 위해 본 연구와 같이 조선·해양 기술을 보다 적극적으로 보호하고 활용할 수 있는 방안들에 대한 다양한 연구가 지속적으로 이루어질 필요가 있다고 본다.

참고문헌

- 배성빈, 특허권의 효력 제한에 관한 연구 -선박, 항공기, 차량 등 운송수단을 중심으로 -, 연세대학교 대학원 석사학위 논문, 2015.
- 서동희, “선적국법주의의 타당성”, 국제사법연구 제17호, 한국국제사법학회, 2011.
- 윤선희, 특허법, 법문사, 2010.
- 정의승, 한반도 해역의 법적 지위와 해상작전법, 재단법인 한국해양전략연구소, 2010.
- 특허청, 산업재산권 보호에 관한 파리협약 해설 : 1967년 스톡홀름 개정본, 특허청, 1993.
- Elizabeth I & Winston, Patent Boundaries, Temple Law Review, Vol. 87, 2014,03.



배재류

- 1961년생
- 1986년 서울대학교 조선공학과 학사
- 현 재 : 대우조선해양(주) 기술전략 부서장
- 관심분야 : 제품전략, 지식재산, 기술경영
- 연 락 처 : 055-735-0152
- E - mail : jrbae@dsme.co.kr



이성재

- 1978년생
- 2006년 단국대학교 전자공학과 학사
- 현 재 : 대우조선해양(주) 기술전략 대리
- 관심분야 : 지식재산
- 연 락 처 : 055-735-4012
- E - mail : lsj1224@dsme.co.kr



박사롬

- 1982년생
- 2005년 중앙대학교 영어영문학과 학사
- 현 재 : 대우조선해양(주) 기술전략 과장
- 관심분야 : 기술/제품전략
- 연 락 처 : 02-2129-3654
- E - mail : sarompark@dsme.co.kr