

Маркин Дмитрий Николаевич, патентный поверенный (рег. № 1428) Адвокатского бюро г. Москвы «Корельский, Ищук, Астафьев и партнеры» moscow@kiaplav.ru

«Реформирование авиационной отрасли – это один из приоритетов модернизации. От положения дел в отрасли зависит и состояние в области безопасности страны, безопасности ее граждан, и во многом это влияет на качество жизни».

Президент России Д. А. Медведев, 2011 г.

Статья посвящена исследованию вопроса обоснованности предоставления монопольного права на производство определенного самолета и внесение изменений в конструкцию самолета непосредственно разработчику этого самолета. Предмет научно-практической публикации является актуальным. По мнению автора, существующее международное законодательство и законодательство других стран свидетельствуют о необходимости и возможности снятия неограниченной монополии разработчика на внесение изменений в конструкцию воздушного судна. Ключевые слова: разработчик, авиационная техника, конструкция, самолет, интеллектуальная собственность.

Не вызывает сомнения, что одной из важнейших задач для Российской Федерации, как и для любой другой страны, является производство авиационной техники.

Реальность такова, что большинство современных самолетов, произведенных в России, были разработаны и сконструированы еще в период существования СССР. Их создание стоило колоссальных трудов нескольким поколениям талантливых инженеров и конструкторов Советского Союза. Значимость этих трудов, как и уникальность полученных результатов, сложно переоценить, даже в сравнении с существующим на сегодняшний день уровнем развития науки и техники в западных странах, несмотря на то, что с момента распада СССР прошло более 20 лет.

Казалось бы, при наличии таких наработок не должно существовать препятствий для возобновления производства отечественной авиационной техники, однако такие препятствия существуют.

Не вдаваясь в экономические проблемы производства авиационной техники в РФ, следует обратить внимание на российское законодательство, которое зачастую само загоняет отечественных производителей в невыгодные на международном рынке авиации условия для модернизации и производства воздушных судов.

По мнению экспертов, действующая нормативно-правовая база, равно как и правоприменительная практика в области интеллектуальной собственности, не обеспечивают благоприятных условий для эффективного использования в экономике результатов научно-технической деятельности (РНТД), созданных за счет бюджетных средств, что свидетельствует как о недостаточной эффективности бюджетных расходов, так и об отсутствии благоприятных законодательных условий для охраны прав на получаемые результаты исследований и разработок [1].

Так, в настоящее время в сфере разработки и производства авиационной техники на территории нескольких стран СНГ (в т.ч. в РФ и Украине) действуют Авиационные правила АП-21 [2] по сертификации производства авиационной техники, которые, в частности, закрепляют монопольные права на производство определенного самолета и внесение изменений в конструкцию самолета непосредственно за разработчиком этого самолета, без какой-либо отсылки к правовым нормам в области интеллектуальной собственности.

Очевидно, что разработчики советских воздушных судов начали успешно пользоваться такой привилегией, несмотря на то, что сами уже давно не имеют ни

исключительных прав на конструкцию воздушных судов, ни былого научного потенциала, ни мощностей для производства самолетов. При этом некоторые из разработчиков после распада СССР оказались за рубежом и стали подданными другого государства, но продолжают обладать всеми привилегиями, предоставленными им АП-21.

Хочется сразу обратить внимание на абсурдность ситуации, когда российский законодатель ввел в российскую правовую систему нормы, не отвечающие интересам как российских хозяйствующих субъектов, так и всей экономики государства РФ в целом! В то же время на сегодняшний день не предпринималось ни одной попытки устранить существующее противоречие.

Если подвергнуть детальному анализу положения АП-21 и процедуру введения их в действие на территории РФ, то можно найти немало противоречий российскому законодательству, однако в настоящей статье мы коснемся только тех положений АП-21, которые так или иначе связаны с интеллектуальными правами.

Наиболее интересными сточки зрения правовой охраны результатов интеллектуальной деятельности являются положения АП-21, которые касаются определения понятия «типовая конструкция образца авиационной техники» (далее – «типовая конструкция»). В практике производства авиационной техники бытует мнение (в первую очередь у разработчиков советской авиационной техники, которые приобрели монополию на модернизацию и производство определенных видов самолетов), что «типовая конструкция» является одним из видов объектов интеллектуальной собственности, а ее владелец имеет соответствующие правомочия.

В соответствии с п. 1.22 АП-21 «типовая конструкция» – это конструкция образца авиационной техники (включая его летные характеристики и эксплуатационные ограничения), соответствие которой требованиям сертификационного базиса устанавливается по результатам сертификации образца.

В соответствии с п. (о) ст. 3 Соглашения о сертификации взаимно импортируемых гражданских воздушных судов [3] типовая конструкция – это описание всех характеристик изделия, включая его конструкцию, изготовление, ограничения и руководство по сохранению летной годности, которые определяют его летную годность. В п. 4.2 АП-21 разъясняется, что типовая конструкция образца авиационной техники состоит из следующей документации, уточненной по результатам сертификационных работ и утвержденной в установленном порядке:

(а) рабочей конструкторской документации (РКД), состоящей из чертежей и спецификаций (включая перечни этих чертежей и спецификаций) и технических условий на приемку и поставку образца;

(б) эксплуатационной документации образца (ЭД).

Несомненно, указанная документация сама по себе является результатом интеллектуальной деятельности, поскольку была создана творческим трудом работников предприятия-разработчика авиационной техники, включающим расчеты, анализы, выпуск документации, конструирование, испытания стендов и самолетов и пр.

Такая документация сама является объектом, охраняемым авторским правом (произведение науки), а содержащаяся в ней информация может представлять собой описание различных объектов промышленной собственности, которые были получены в результате проведенных работ по созданию авиационной техники.

Однако, как известно, авторское право на техническую документацию не дает прав его обладателю запрещать изготавливать изделия, описанные в такой документации, или новые изделия, полученные путем доработки описанных в документации. Что касается объектов промышленной собственности (изобретения, полезные модели, промышленные образцы), раскрытых в технической документации на самолет, то

они могут предоставлять их владельцу право запрета на изготовление третьими лицами изделий, содержащих в себе признаки охраняемых объектов, но только в течение ограниченного срока, установленного законом.

В то же время законодательством РФ (Воздушный кодекс РФ) в авиационной сфере предусмотрена процедура обязательной сертификации разработчиков, изготовителей, эксплуатантов воздушных судов, и самой авиационной техники, проведение которой поручено МАКу, а сама процедура регулируется положениями АП-21. В ходе такой сертификации подтверждается соответствие конструкции образца воздушного судна (ВС) применимым требованиям к летной годности и охране окружающей среды. По результатам сертификации выдается т.н. «сертификат типа», в приложении к которому описывается «типовая конструкция», как эталон, по которому периодически проверяется каждый производимый экземпляр воздушного судна сначала при его выпуске с завода-изготовителя, а затем при периодическом инспектировании летной годности на стадии эксплуатации.

На держателя «сертификата типа» (которым по АП-21 может быть только разработчик), возлагаются следующие обязанности:

- 1) организовывать хранение РКД и ЭД, отражающих типовую конструкцию ВС и ДВ (в т.ч. отдельно со всеми изменениями и модификациями);
- 2) обеспечивать авторский контроль серийного производства;
- 3) обеспечивать техническое сопровождение производства и эксплуатации образца авиационной техники, направленное на поддержание ПЛГ, установленное сертификатом типа (требованиями сертификационного базиса), включая обобщение опыта, информирование АР МАК и проч.

При этом согласно АП-21 кроме единственного держателя «сертификата типа» (несколько держателей не предусмотрено АП-21) никто не вправе производить самолеты по этому «сертификату типа», вносить в конструкцию самолета какие-либо изменения и получать иные сертификаты (на производство и летной годности) в отношении указанного самолета без лицензии, полученной от держателя «сертификата типа».

В то же время даже лицензированные предприятия – изготовители самолета по «сертификату типа» и эксплуатанты такого самолета обязуются, в частности:

- 1) демонстрировать по требованию АР МАК реализацию мероприятий, направленных на продление летной годности, в частности соблюдение ЭД, выполнение бюллетеней и рекомендаций разработчика, а также циркуляров и директив АР МАК (п. 6.3.);
- 2) не вводить какие-либо изменения в конструкцию и эксплуатационную документацию без согласования этих изменений с держателем «сертификата типа».

Следует отметить, что названные выше привилегии держателя «сертификата типа» фактически не имеют срока действия и не зависят от наличия у держателя исключительных прав на конструкцию самолета, его отдельные узлы и способы их изготовления.

Ввиду постоянного ужесточения требований к безопасности авиационной техники, устанавливаемых международным органом ИКАО, для модернизации своего парка самолетов эксплуатанты вынуждены постоянно обращаться к держателю «сертификата типа» для внесения изменений в конструкцию самолета.

Раздел «Е» АП-21 устанавливает процедуру выдачи дополнений к «сертификату типа» в случае внесения в типовую конструкцию самолета или двигателя изменений, где п. 13.1.1. устанавливает обязанность держателя «сертификата типа» подать заявку в АР МАК в случае внесения изменений в конструкцию. После проведения всех дополнительных сертификационных работ (испытаний, проверок), внесения изменений и дополнения ЭД образца, утверждения текущего комплекта РКД, на основании рассмотрения представления АР МАК принимает решение о выдаче

держателю «сертификата типа» соответствующего дополнения к «сертификату типа» на образец авиационной техники (п. 14.1.6.).

В отличие от АП-21, американские авиационные правила FAR-21 [4] не предусматривают исключительного права разработчика на обращение за получением дополнений к «сертификату типа», а именно, п. 21.113. FAR-21 предполагает, что «любое лицо, которое изменило продукт путем внесения в него главного изменения в типовую конструкцию... должно обратиться к Администратору за дополнением к «сертификату типа». Согласно п. 21.115. FAR-21 единственным формальным требованием к претенденту на получение дополнения к сертификату является доказательство с его стороны того факта, что измененный продукт отвечает требованиям летной годности, требованиям по шумам и эмиссионным требованиям. Пунктом 2 К133. АП-21 предусмотрен следующий исчерпывающий перечень оснований для получения сертификата на производство самолета, а именно; наличие действующего сертификата типа (т.е., по сути, совпадение разработчика и изготовителя в одном лице); наличие лицензионного соглашения на право использования «сертификата типа» или дополнения к «сертификату типа» (в случае, если изготовитель и держатель «сертификата типа» – различны); одобрение АР МАК или его уполномоченным органом реализации требований к производству, предусмотренных разделом F авиационных правил.

Аналогичная п. 21.133. норма FAR-21 предлагает возможность обращения любого лица за получением сертификата на производство, если он имеет в наличии для предполагаемой к производству единицы авиатехники: действующий «сертификат типа»; право использования «сертификата типа» или дополнительного «сертификата типа» на основании лицензионного соглашения, либо собственный дополнительный «сертификат типа».

Что касается требований АП-21 о передаче РКД на завод-изготовитель (п. 4.2.1.) и об обязанности держателя «сертификата типа» по самостоятельному хранению или передаче контрольного комплекта утвержденной РКД и ЭД, определяющих типовую конструкцию ВС, на завод-изготовитель, то данные требования лишь закрепляют монополию держателя «сертификата типа». Американские же правила FAR не содержат каких-либо нормативных требований по передаче контрольных РКД и ЭД изготовителю.

Очевидно, что упомянутые выше нормы АП-21 необоснованно ограничивают предпринимательскую деятельность, запрещая внесение главных изменений в типовую конструкцию ВС или ДВ иным лицам, нежели разработчику – держателю «сертификата типа» на данный образец авиатехники. Действующие АП-21 необоснованно сделали держателя «сертификата типа» (имеющего основной целью – создание системы контроля за летной годностью и безопасностью авиатехники) владельцем монополии, подобной исключительному праву на объекты промышленной собственности.

Более того, получается ситуация, что только держатель «сертификата типа» имеет право запрещать проведение каких-либо научно-технических и опытно-конструкторских работ в отношении ВС, на конструкцию которого получен «сертификат типа».

Такими правами не может похвастаться ни один обладатель исключительного права, права которого ограничиваются временными рамками, например сроком действия патента, а также правовыми механизмами, такими как возможность аннулирования патента или возможность получения принудительной лицензии по решению суда.

Не имеет таких незыблемых привилегий и обладатель права на секрет производства, поскольку достаточно единоразового раскрытия охраняемой НОУ-ХАУ информации – и право на секрет производства прекращается, в то время как держатель

«сертификата типа» сохраняет за собой монополию даже в случае установления открытого доступа ко всей технологической документации на ВС.

Следует обратить внимание и на тот факт, что одной из основных составляющих каждого правомочия по использованию результата интеллектуальной деятельности, которым, по сути, является сама конструкция ВС и документация на нее, является право на авторское вознаграждение, которое всегда возникает в связи с тем или иным способом использования объекта. В то же время интересы авторов – создателей [5] конструкции авиационной техники, на которую получен «сертификат типа», не учтены законодательством в случаях производства этой авиационной техники, т.е. разработчик – держатель «сертификата типа» не имеет обязанности по уплате своим сотрудникам, разработавшим ВС, каких-либо авторских вознаграждений за полученные монопольные права.

Отсутствие таких требований по уплате авторского вознаграждения за полученное исключительное право не позволяет относить «сертификат типа» к объектам интеллектуальной собственности, поскольку это прямо противоречило бы основным правилам об интеллектуальной собственности, установленным Всемирной декларацией прав человека [6] (ст. 27) и Конституцией РФ (ст. 44).

В дополнение к сказанному следует отметить, что из положений ст. 1229 ГК РФ в частности следует, что исключительное право дает правообладателю запрещать другим лицам использование ОИС. Исходя из положений ст. 11 и 1248 ГК РФ защита исключительных прав на ОИС осуществляется судом или в административном порядке Роспатентом [7].

Защита держателя «сертификата типа» от неправомерного использования третьими лицами подпадающей под такой сертификат типовой конструкции не осуществляется в суде или федеральном органе исполнительной власти по интеллектуальной собственности. Последствием отсутствия у третьего лица разрешения на использование «сертификата типа» может стать лишь отказ МАКа в выдаче ему сертификата на производство авиационной техники (см. раздел «G» АП-21), подпадающей под типовую конструкцию, указанную в «сертификате типа», а при отсутствии у лица сертификата на производство авиационной техники не сможет быть получено и разрешение на полет произведенной авиатехники.

Как видно, обладание «сертификатом типа» не дает возможности его владельцу самостоятельно противостоять использованию типовой конструкции (РКД и ЭД) по этому «сертификату типа» третьими лицами без его разрешения, как это возможно при наличии исключительных прав на ОИС.

Согласно п. 2 ст. 1229 ГК РФ исключительное право на ОИС может принадлежать одному или нескольким лицам, в то же время АП-21 не предусматривает возможности существования нескольких держателей «сертификата типа» или дополнения к «сертификату типа».

Сказанное выше отрицает принадлежность права держателя на «сертификат типа» к исключительным правам на ОИС, что подтверждается также и тем, что отношения по авиационной «сертификации» и по исключительным правам относятся к различным отраслям права (административное / гражданское), регулируются различными правовыми методами и нормативными документами.

Таким образом, мнения о принадлежности «сертификата типа» к объектам интеллектуальной собственности или к объектам, закрепляющим за их держателем интеллектуальные права, не основаны на действующем законодательстве РФ.

Создание действующими АП-21 дискриминационных условий (в терминологии ФЗ «О защите конкуренции») для доступа иных разработчиков, нежели держатель «сертификата типа», к осуществлению НИОКР в отношении самолета ведет к ограничению конкуренции.

Существующее международное законодательство и законодательство других стран (Американские правила FAR-21, Европейские JAR-21, Авиационные правила Украины, часть 21 [8]) в полной мере свидетельствуют о необходимости и возможности снятия неограниченной монополии разработчика на любое внесение изменений в конструкцию ВС.

Поменять такое положение дел – не только экономически выгодная и престижная, но и необходимая задача для РФ как наследницы величайших авиационных достижений СССР.

Причем выход из аналогичной ситуации уже был продемонстрирован Украиной, в которой также долгие годы действовали АП-21: Приказом Минтранса Украины № 495 от 14 июня 2004 г. были введены в действие изменения в авиационные правила – АПУ-21, снимающие монополию разработчика-держателя на доработки и модернизацию самолетов. Свободное изменение Украиной авиационных правил (без соблюдения каких-либо формальностей из сферы международного права, вроде денонсации и др.), подтвердило, что АП-21, как несовершенный нормативный акт, может и должен быть самостоятельно приведен государством в соответствие международной практике и внутреннему законодательству в целях уничтожения преград для развития авиационной отрасли.

Литература:

1. Тезисы парламентских слушаний «Проблемы правового регулирования отношений в сфере правовой охраны и использования результатов интеллектуальной деятельности, созданных за счет средств федерального бюджета» от 22.11.2011, организованных Комитетом Совета Федерации по образованию и науке.
2. Авиационные правила. Часть 21 «Процедуры сертификации авиационной техники. Разделы А, В, С, Д, Е. Правила сертификации типа авиационной техники», введенные в действие на территории РФ приказом министра транспорта РФ № 49 от 05.07.1994 «О введении в действие авиационных правил».
3. Соглашение в форме обмена личными нотами о сертификации взаимно импортируемых гражданских воздушных судов и о признании сертификатов летной годности (Рим, 30 ноября 1989 г.).
4. Federal Aviation Regular (FAR) Part 21 Certification Procedures for Products and Parts.
5. Всеобщая декларация прав человека : принята Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г.
6. Авиационные правила Украины. Часть 21. Правила сертификации типов авиационной техники : утв. Приказом Минтранса Украины № 611 от 03.11.2000, зарегистрированным Минюстом Украины 28.12.2000.

ССЫЛКИ:

- [1]. Тезисы парламентских слушаний «Проблемы правового регулирования отношений в сфере правовой охраны и использования результатов интеллектуальной деятельности, созданных за счет средств федерального бюджета» от 22.11.2011, организованных Комитетом Совета Федерации по образованию и науке.
- [2]. Авиационные правила. Часть 21 «Процедуры сертификации авиационной техники. Разделы А, В, С, Д, Е. Правила сертификации типа авиационной техники», введенные в действие на территории РФ приказом министра транспорта РФ № 49 от 05.07.1994 «О введении в действие авиационных правил» (далее – АП-21).
- [3]. Соглашение в форме обмена личными нотами о сертификации взаимно импортируемых гражданских воздушных судов и о признании сертификатов летной годности (Рим, 30 ноября 1989 г.)

- [4]. Federal Aviation Regular (FAR) Part 21 Certification Procedures for Products and Parts
- [5]. Согласно положениям п.1 ст. 1228 ГК РФ ими могут быть только физические лица - граждане
- [6]. Всеобщая декларация прав человека, принята Генеральной Ассамблеей ООН 10 декабря 1948 г.
- [7]. Федеральная служба по интеллектуальной собственности РФ
- [8]. Авиационные правила Украины. Часть 21. Правила сертификации типов авиационной техники, утв. Приказом Минтранса Украины № 611 от 03.11.2000Ю зарегистрированным Минюстом Украины 28.12.2000.