

損害賠償の過失推定規定に関する課題認識の背景

- ・ 昨今、**技術の高度化、製品のマルチコンポーネント化、流通経路の複雑化**がますます進んでおり、各コンポーネントの実際の設計者・製造者以外が技術の中身を全て熟知してビジネスを展開することが現実には不可能になってきている。例えば、自動車は3万点の部品からなり、部品品番も9万点にのぼる。また、リバースエンジニアリングを禁止されているコンポーネントもあり、そもそも特許侵害の有無が調査できないこともある。
- ・ また、「モノ」から「コト」へ**ビジネスの形態が移行**している昨今、「コト」においても必要となる汎用的なハードの詳細技術まで理解してビジネスをすることを強いると、日本国として「モノ」から「コト」への移行の足かせになる。正規のルートで購入した汎用品を使用してGood faithでサービスを提供する事業者に対して汎用品の特許侵害があった場合にも過失責任を課すことは酷であり、特にスタートアップ等、知財部門がないような事業体には過大な負担となる。
- ・ こうしたビジネス環境の変化を踏まえると、**リスクの予見性をできるだけ高めることが従来以上に求められており、また、今後の日本の産業の発展には必要不可欠**である。
- ・ これまで日本では特許侵害における過失がどのような場合を指すのかについて議論がなされておらず、実際には**特許法103条に基づき無過失責任のような運用**がなされており、民法の特則として企図されていた損害賠償請求の本来の運用とは異なっているとの意見も多い。
- ・ そこで、今回、有識者で特許法に規定されている**過失とはどのような場合かを議論し、議論内容を公表することがリスクの予見性を高める一助になると考える**。その後、裁判例等が出されたときに、それに基づきガイドラインを作成する等の継続性ある議論をしていきたい。

ビジネス環境の変化に伴って顕在化した課題

課題				参考判例等
①侵害事実を確認しようがない場合		✓ リバースエンジニアリング禁じられている ✓ クレームにて計測方法定義されていない、計測結果がバラつく		
②侵害事実の確認が極めて困難な場合	デベロッパー・OEM	実施（生産・譲渡）はしているが、膨大な素材・部品からなる構造物の細部まで確認を要求するのは酷	✓ マルチコンポーネント、3万点の部品組付けする車両OEM ✓ 要求仕様は出しているが実現手段はサプライヤー任せ ✓ 正規のルートで購入した汎用品が特許侵害	【中国】専利法第77条 製品の合法的な仕入れ元を証明できるものは賠償責任負わない
	中間事業者	実施（譲渡・輸入）はしているが、特許技術との直接的な関連がない	✓ 配送・運送業者、商社	【ドイツ】FCJ, 17.09.2009, Xa ZR 2/08, MP3-Player-Import 輸送業者には、輸送商品の侵害を検査する一般的義務はない
	サービサー	実施（使用）はしているが、提供するサービス/事業と特許技術との直接的な関連がない	✓ タクシー会社 ✓ 公共交通機関 ✓ 百貨店	【日本】中山信弘著「特許法 第三版」 「タクシー会社に自動車に関する特許権の調査義務を課すことは事実上難しいであろうし、小売業者も侵害品を販売すれば侵害となるが、小売業者が特許権の調査をすることも期待できない場合が圧倒的に多い」
	小規模事業者	調査能力を持たない	✓ 知財部を持たない企業	
	スタートアップ	産業発達のために一定の考慮要		
③妥当な注意を払った場合		特許の存在を予見できない場合	✓ プレイヤー数も少なく新たな技術開発可能性も限られている業界	【英国】Schenck Rotec v Universal Balancing 特許を取得する可能性が限られている場合、他社特許監視の必要ないと信じるのは不合理でない