



Paul Hylarides

Paul Hylarides is partner van Nederlandsch Octrooibureau en vestigingsmanager van kantoor Eindhoven.

Hij studeerde af aan de faculteit Technische Natuurkunde van de TU Delft en houdt zich sinds 1996 bezig met advisering op het gebied van het intellectueel eigendom. Hij is Nederlands, Belgisch en Europees Octrooigemachtigde. Daarnaast is Paul lid van de examencommissie voor Europees octrooigemachtigde van het European Patent Office (EPO).

Paul werkt zowel voor klanten in het midden- en kleinbedrijf als voor grote internationale ondernemingen. Hij stelt octrooiaanvragen op, begeleidt deze aanvragen tot aan verlening, voert zo nodig rechtszaken en adviseert bij overige facetten van de bescherming van het intellectueel eigendom.

hylarides@octrooibureau.nl

Nederlandsch Octrooibureau,
vestiging Eindhoven
Kennedyplein 236
5611 ZT Eindhoven

Column

Vertrouwen of niet? – een moeilijke keuze

De automotive sector kent roerige tijden. Zelfs de allergrootste autofabrikanten zijn in de problemen gekomen en moesten drastische maatregelen nemen. Sommige daarvan zijn zelfs zo ver gegaan een aantal eigen automerken te verkopen aan bedrijven uit landen als Rusland, India of China.

Een belangrijke kwestie bij de verkoop van een automerk, is wat er gebeurt met het intellectueel eigendom (IE). Denk hierbij aan naam en logo van het automerk en de vormgeving van de auto's. Wat blijft er van een zorgvuldig opgebouwd imago over als het merk in handen komt van een koper met een heel andere reputatie?

Intellectueel eigendom behelst echter ook de technische kennis die het mogelijk maakt om auto's te fabriceren. Een groot deel van deze kennis is beschermd in octrooien. Wat echter als de koper een bedrijf is dat je niet vertrouwt? De technische kennis kan weliswaar via octrooien zijn beschermd, maar dat heeft sommige bedrijven er in het verleden niet van weerhouden deze kennis toch zelf toe te passen. Er zijn landen waar het intellectuele eigendomsrecht en vooral de handhaving daarvan geen prioriteit heeft.

Een voorbeeld: Ford staat op het punt Volvo te verkopen aan het Chinese bedrijf Geely. Geely maakt pas sinds 1997 auto's en het is niet duidelijk of het in IE-kwesties betrouwbaar is. Ga je dan je technologie aan dit bedrijf ter beschikking stellen? Overnamevoorwaarde lijkt nu te worden dat Geely deze Ford technologie alleen voor Volvo's mag gebruiken en niet voor zijn eigen merken.

General Motors heeft hier meer moeite mee. Een struikelblok bij de verkoop van Opel lijkt de regeling voor de IE-rechten te zijn geweest. Met Saab heeft GM een andere weg gevolgd. De rechten op de oude Saab modellen, inclusief oude Saab technologie, zijn in Chinese handen overgegaan. De rechten op de nieuwe modellen, inclusief de bijbehorende GM technologie, zijn door het Nederlandse Spyker verworven. Dit laatste overigens niet voordat een Russische aandeelhouder van Spyker was uitgekocht.

Ook toeleveranciers van autofabrikanten kennen een dergelijk probleem. Zullen zij hun nieuwste technologie willen delen met een autofabrikant die in handen is gekomen van een buitenlands moederbedrijf met een twijfelachtige reputatie op het gebied van IE? Of zullen toeleveranciers voortaan bepaalde hoogwaardige technologie alleen met een selecte groep van westerse bedrijven delen? Dat betekent wel dat ze afzien van potentiële afzet op de grote Aziatische markten en dat ze niet kunnen meeliften met het eventuele Oosterse succes.

Bedrijven zullen hun eigen keuzes moeten maken. We kunnen echter wel leren van het verleden: Nederland kreeg een eeuw geleden pas een octrooiwet nadat de Nederlandse industrie haar technologische achterstand op de rest van Europa had ingehaald. Eigenbelang bracht ons ertoe om vanaf dat moment het intellectueel eigendom te respecteren. Gezien de snelle technologische ontwikkelingen in China en India is het best mogelijk dat ook deze landen meer rekening gaan houden met intellectuele eigendomsrechten, uit eigenbelang.