

“说曹操”和“曹操专车”打官司,法院咋判?

这次宣判启动了浙江知识产权司法保护宣传周活动

本报记者 高敏 通讯员 孟焕良 王华卫

第17个“世界知识产权日”即将来临,昨天,省高级法院在杭州铁路运输法院召开媒体见面会,并启动知识产权司法保护宣传周活动。

会上介绍了去年全省知识产权司法保护的总体状况;展示了“辉煌三十年”杭州知识产权司法保护成果;还通过视频连线,直播了杭州滨江法院对“曹操专车”商标侵权案的一审宣判。

一场关于“曹操”的官司

“说曹操,曹操到。”打车软件“曹操专车”的这句宣传口号大家耳熟能详,不想却也因此引发了一场侵犯商标专用权纠纷。

原告浙江曹一操网络科技有限公司(以下简称“曹一操公司”)将“曹操专车”的运营公司杭州优行科技有限公司(以下简称“优行科技”)告上法庭,要求被告立即在打车软件APP上停止使用“曹操”商标。

原告表示,他们在2016年取得了“说曹操”商标注册证,核定使用商品为第九类计算机程序(可下载软件)、可下载的计算机应用软件等。但原告发现被告公司在未经许可的情况下,擅自将开发运营的打车软件APP命名为“曹操专车”,且打车软件APP与原告商标核准使用的商品属于同一类别。原告认为,被告的行为涉嫌侵害商标专用权。

到底构不构成侵权,昨天滨江法院在判决中给出了答案。法院认为,商标究竟识别的是商品来源还是服务来源,应结合商标的具体使用方式,从相关公众一般注意力角度予以认定。虽然“曹操专车”标识的程序本身为计算机应用程序,但是被告向消费者提供该应用程序下载是供其作为工具使用,知晓此应用程序是用于预约专车服务的工具,此标识指向的是专车预约服务来源,而非单独提供的软件商品的来源。所以“曹操专车”并不是第9类“计算机程序(可下载软件)、可下载的计算机应用软件”商品的来源。



机程序(可下载软件)、可下载的计算机应用软件”商品的来源。

关于两者商标是否构成相同或近似,法院在判决中表示,“曹操专车”由历史人名“曹操”和专车通用名称组合而成,指向专车服务,而“说曹操”商标由动词“说”和历史人名“曹操”组合而成,一般公众通常理解为对“曹操”这一历史人物及其经历的评述,故二者文字部分的组成、含义也不相似。

由于原告未对注册商标“说曹操”进行过实际使用,相关公众未曾通过此注册商标识别其核定的商品,该商标不具有知名度;但“曹操专车”商标经使用获得了较高的知名度和影响力,从两者使用的实际情形来看,也不容易导致相关公众混淆。因此,滨江法院认为“曹操专车”组合商标与“说曹操”文字商标不构成商品来源混淆性近似,一审驳回原告的全部诉讼请求。

浙江法院知识产权司法保护硕果累累

近年来,浙江法院十分注重知识产权的司法保护,全省法院立足执法办案第一要务,2016年共新收知识产权民事一审案件18630件,审结18516件,同比分别上升9.59%和18.18%。针对知识产权司法保护中的疑难和前沿问题,各级法院进行了有益探索,打造了一批具有价值导向的精品案件。在最高法院评选的2015年中国法院十大知识产权案件和50个典型知识产权案例中,全省法院有1件入选十大知识产权案件、4件入选50个典型案例,是入选案件数量最多的省份之一。

省高院联合省知识产权局等单位,于2015年在义乌建

立国内首家专业的知识产权诉调对接第三方公益平台,2016年又在宁波开展“知识产权综合运用与保护第三方平台”工作。截至2016年底,义乌平台共接收诉前及诉中委托案件1381件,成功调解611件,调解成功率44.24%;宁波平台共接收诉中委托案件1295件,成功调解878件,调解成功率67.80%,形成了可复制推广的“义乌模式”“宁波模式”,获得了最高法院、国家知识产权局和社会各界的高度肯定。

据了解,自杭州中院1984年审理首例技术合同纠纷案件以来,杭州法院受理的知识产权案件数量高速增长,收案量从1984年的2件、2000年的175件上升至2016年的6382件;受理的案件类型亦不断拓展,目前已经覆盖了所有类型的知识产权以及各种方式的市场竞争行为。

近年来,涉网知识产权案件不断涌现。自2015年起,杭州法院着力打造全流程在线的审判平台,实现了立案、调解、庭审、判决等各环节的网络化。截至目前,西湖、滨江、余杭法院及杭州中院网上法庭共处理涉网知识产权案件千余件,极大地方便了当事人诉讼、节约成本,实现了“网上纠纷网上解,网上纠纷不落地”。

杭州铁路运输法院自去年7月1日起开始集中管辖杭州市8个县市区的知识产权民事案件,发挥跨区域管辖的独特优势,审结了一批如“方顺和”老字号不正当竞争案、“大头儿子”动画形象衍生品著作权侵权案,“新百伦”“纽威”等知名商标侵权案等一大批颇具影响力的案件。同时,铁路法院还依托浙江大学的人才优势,设立了全国首家“跨行政区划审判研究中心”,在强化智力支持的同时,进一步提升了杭州知识产权审判的知名度。

船长们的现实很“骨感”

(上接1版)

日渐消失的威信

“我恨这个职业。我现在很后悔……”在和记者的对话中,船长胡亮口中常常蹦出感情色彩鲜明的字眼,不难看出这是一个爱憎分明的人。

和很多船员不同,胡亮当时入行是打心里崇拜这个职业。由于爷爷和父亲生前都是渔业公司的船长,年幼的他便有机会坐着父亲200吨的木壳船去宁波、去上海,也正是在父辈高大的背影中,胡亮从小就有了成为一名船长的决心。

让他始料未及的是,子承父业的决定最终却换来了父子俩关系的僵化,两人几年没说过话。父亲去世当日,胡亮因为工作未能赶到,这也成为了他一辈子的遗憾。

“我想,他正是因为太过了解跑船的艰辛,所以当初不同意我干这行……”2005年,胡亮跟随“渔转港”大军转业,从渔业船长变身为货运船长。

海运这行曾广泛流传一句谚语,说船长是仅次于上帝的人。可胡亮说,现实早已由于船员数目的庞大而变得“骨感”。由于机工、水手相对紧缺,不少船东宁可更换船长也不愿得罪机工、水手,船长得不到理应得到的尊重,下属不服从船长管理的情况也时有发生,“事实上,这在海上是一件非常危险的事”。

尽管背负着太多愤懑之情,胡亮也不得不承认,自己跑了25年的船,早已没有了转行的机会和勇气。

相比之下,1989年出生的小李则有“回头”的机会。身为水手的他已下定决心上岸工作:“到了结婚年龄了,家里人在催。要是天天泡在海上根本找不到女朋友。”据他说,他航海专业的同学,现在已无一人跑船。

监管部门应加强执法监督

船员的生存现状已经引起了不少专家学者的关注,其中就包括浙江海洋大学经济与管理学院法学博士、律师易传剑。

从手头上的一些船员劳务纠纷案子中,易传剑发现,除了拖欠工资,目前航运公司私自扣押船员证书的情况也比较严重。对此他建议,船员要想维权,首先就得保留好相关证据,比如船员劳动合同、船舶相关证书复印件等。而针对船员的需求,司法部门也应开辟绿色通道,比如小额诉讼减免收费,通过快递方式递交材料等。

此外,易传剑提醒说,尽管船员工资享有船舶优先权,船舶拍卖后要优先清偿船员工资款,但船舶优先权的存续期为1年,因此船员讨回工资要在离船后1年内行使,否则优先权便会丧失。而对于黑中介问题,他也呼吁,相关监管部门应加强执法监督力度。

去年11月,《海事劳工公约》正式对我国生效,交通运输部、人力资源和社会保障部出台了一系列有关海事劳工的法律法规,其中就要求劳动部门对用人单位履行劳工公约的条款进行检查,并对签订劳动合同情况、工资支付情况等作出相关规定。在易传剑看来,这对船员的职业保障将起到正面效果。

(应采访对象要求,韩雷与胡亮均为化名)