

Die Rechtslage von Luft- und Raumfahrtpatenten in den Vereinigten Staaten

Von Manfred A. D a u s e s *)

I. Einleitung

Die Vereinigten Staaten haben im Jahre 1970 über 3 Milliarden \$ für Luft- und Raumfahrtforschung ausgegeben. Ein erheblicher Teil dieses Betrages entfällt auf Forschungs- und Entwicklungsvorhaben der zuständigen Bundesbehörden, die teilweise in eigenen Laboratorien, überwiegend jedoch durch die Vergabe von Forschungs- und Entwicklungsaufträgen an Privatfirmen (sog. „Government contracting“) tätig werden. Zusammen mit der Elektronik, einschließlich der Atomtechnik, ist die Luft-Raumfahrtforschung („aerospace research“) das Hauptgebiet bundesfinanzierter oder bundesbezugster Forschungsarbeit.

Das *Department of Defense* gab 1970 insgesamt 470 Millionen \$ für die Entwicklung der Luftfahrt aus, davon 80,6 Millionen \$ für Grundlagenentwicklung, 151,1 Millionen \$ für fortgeschrittene Entwicklung und 238,3 Millionen \$ für ingenieurwissenschaftliche Entwicklung. Die *National Aeronautics and Space Administration (NASA)* hat ihr Budget auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtforschung in den Jahren 1960 bis 1970 verdreifacht: Während sie 1960 über nur 62,2 Millionen \$ verfügte, gab sie 1970 für die Luft- und Raumfahrtforschung und -entwicklung 186,3 Millionen \$ aus,

davon rund die Hälfte, nämlich 96,4 Millionen \$ für durch Privatfirmen durchgeführte Aufträge, 85,1 Millionen \$ für die Durchführung eigener Forschungsprogramme und 4,8 Millionen \$ für die Errichtung und Erhaltung von NASA-Anlagen. Als dritte auf dem Gebiet des Flugwesens tätige Bundesbehörde verausgabte die *Federal Aviation Administration* im gleichen Jahr 1970 41,0 Millionen \$. Die Etats des *Department of Defense* und der *Federal Aviation Administration* sind in den letzten Jahren im wesentlichen gleichgeblieben; die anteilmäßige Abnahme der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit dieser beiden Behörden erfolgte zugunsten eines sprunghaften Anstiegs der Tätigkeit der NASA¹⁾.

Die Beschäftigung mit der Patent- und Lizenzpraxis der öffentlichen Hand und Privatindustrie in den Vereinigten Staaten auf dem Gebiet von Luft- und Raumfahrt ist nicht nur für den Rechtsvergleicher, sondern auch für den Wirtschaftspraktiker von steigendem Wert, hat sich doch gezeigt, daß sich bei der Durchführung europäisch-amerikanischer Forschungs- und Entwicklungsprogramme oft beträchtliche rechtliche Schwierig-

¹⁾ U.S. Congress, House of Representatives, *Issues and Directions for Aeronautical Research and Development, 1970*, S. 13 ff.; weitere diesbez. Unterlagen, *ebd.*, S. 53 und *OECD Reviews of National Science Policy, United States, Paris 1968*, S. 470, 184 und 208.

*) Dr. jur. utr.: z. Z. Ecole Nationale d'Administration, Paris.

keiten hinsichtlich der Patent- und Lizenzregelungen ergeben können²⁾. Der vorliegende Artikel befaßt sich mit den rechtlichen und tatsächlichen Besonderheiten der amerikanischen Luft- und Raumfahrtpatente („aeronautical patents“, bzw. „cosmonautical patents“ in der Terminologie der amerikanischen und internationalen Patentklassifikation), deren Behandlung in verschiedener Hinsicht von der anderer Patentgruppen abweicht. Besondere Berücksichtigung soll die diesbezügliche Patentpraxis und -politik einschlägiger Regierungsbehörden finden.

II. Die Inhaltsbestimmung von Luft- und Raumfahrtpatenten

Hinsichtlich ihrer Erteilungsvoraussetzungen bestehen für Luft- und Raumfahrtpatente in den Vereinigten Staaten keine rechtlichen Besonderheiten³⁾. Eine Benachrichtigungspflicht des Erfinders oder des Patentamts gegenüber der National Aeronautics and Space Administration oder der Federal Aviation Administration, wie sie hinsichtlich atomtechnischer Erfindungen gegenüber der Atomic Energy Commission besteht⁴⁾, ist für Erfindungen auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrt nicht vorgesehen. Auch eine Beschränkung der Patentfähigkeit, wie sie der Atomic Energy Act für Erfindungen und Entdeckungen kennt, die zur Verwendung in einer Kernwaffe von Nutzen sind⁵⁾, besteht hier nicht.

Luft- und Raumfahrtpatente werden nach der Patentklassifikation der Vereinigten Staaten in der Patentklasse 244 „Aeronautics“ zusammengefaßt, die insgesamt 155 Gruppen und Untergruppen umschließt, deren wichtigste sind⁶⁾:

- 1 Miscellaneous
- 2 Composite Aircraft

²⁾ Vgl. Goetze, Die Regelung von Patent- und Lizenzfragen in Forschungs- und Entwicklungsverträgen der amerikanischen Regierung, Weinheim 1968, Vorwort.

Unter den deutsch-amerikanischen Gemeinschaftsprojekten ragen an Größe und Bedeutung die Projekte Aeros und Helios hervor. Bei beiden handelt es sich um einen Forschungsatelliten und eine Raumsonde, deren Entwicklung und Herstellung in der Bundesrepublik erfolgt und die mit deutschen und amerikanischen wissenschaftlichen Experimenten versehen mit amerikanischen Trägerraketen von amerikanischen Startplätzen gestartet werden. Das erste derartige größere Gemeinschaftsprojekt war der im November 1969 gestartete Forschungsatellit Azur. Rechtsgrundlage dieser Gemeinschaftsprojekte ist eine „Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Wissenschaftliche Forschung der Bundesrepublik Deutschland und der United States National Aeronautics and Space Administration“ in der Form eines „Memorandum of Understanding“. Die genannten Projekte werden deutscherseits von der Gesellschaft für Weltraumforschung, auf amerikanischer Seite von der NASA durchgeführt. Ihre Verwendung ist nur für friedliche Zwecke vorgesehen; eine gegenseitige Kostenerstattung ist nicht vorgesehen (nach Auskunft des Bundesministeriums für Bildung und Wissenschaft).

³⁾ Die Zahl der bisher in den Vereinigten Staaten erteilten Luft- und Raumfahrtpatente dürfte in die zig-Tausende reichen. Allein eine vom U.S. Patent Office bis zum Jahre 1951 herausgegebene Sammlung aeronautischer Patentschriften umfaßt 97 Großformatbände (U.S. Patent Office, Specifications of Patents on Aeronautics, from October 16, 1844, to December 30, 1950, and from May 1949 to August 1951). Das erste Luftfahrtpatent wurde am 14. März 1890 an Ferdinand Zeppelin für dessen Luftschiff („navigable balloon“) erteilt (Patent-Nr. 621.195); Wilbur und Orville Wright erhielten 1903 für das erste Flugzeug ein amerikanisches Patent; Curtiss wurde 1911 für das erste Wasserflugzeug ein Patent erteilt. Die Gerichte der Vereinigten Staaten haben sich bis 1971 in insgesamt 27 Rechtsstreitigkeiten zur Frage der Patentfähigkeit von Luft- und Raumfahrtfindungen ausgesprochen und diese in 10 Fällen bejaht, in 17 Fällen verneint. Die Bibliographie dieser Entscheidungen, denen infolge der common law-Rechtsdoktrin des „stare decisis“ erhebliches Gewicht zukommt, ist gesammelt in: United States Code Annotated (U.S.C.A.), Titel 35, zu § 101, Stichwort: „Aircraft and Accessories“, 1954 bzw. Ergänzung in Cumulative Annual Pocket Part of Use in 1973.

⁴⁾ § 252 Atomic Energy Act 1954; 42 U.S.C. § 2182.

⁵⁾ § 25 (a) und (b) Atomic Energy Act 1954; 42 U.S.C. § 2181 (a) und (b).

⁶⁾ U.S. Department of Commerce, Patent Office, Manual of Classification, Class 244, Aeronautics, S. 244.1 und 244.2, Stand Oktober 1966.

- 3.1 Missile Stabilization or Trajectory Control
- 4 Aircraft, Heavier-than-Air
- 24 Aircraft, Lighter-than-Air
- 34 Aircraft Sustentation
- 50 Aircraft Propulsion and Steering on Land or Water
- 51 Aircraft, Steering Propulsion
- 53 Aircraft Power Plants
- 62 Aircraft Propulsion
- 75 Aircraft Control
- 100 Landing Gear
- 110 Retarding and Restraining Devices
- 114 Landing Field Arrangement
- 117 Aircraft Structure
- 138 Safety Lowering Devices
- 153 Kites

Die amerikanische Patentklasse 244 fällt inhaltlich weitgehend mit Klasse B 64 „Luftfahrzeuge; Flugwesen; Raumfahrt“ („aircraft and aviation“) nach der Internationalen Patentklassifikation der Europäischen Konvention vom 19. Dezember 1954⁷⁾ und der Klasse 62 „Raumfahrt, Luftfahrt, Luftkissenfahrzeuge“ nach der deutschen Gruppeneinteilung der Patentklassen⁸⁾ zusammen, deren Unterklassen an dieser Stelle vergleichshalber angeführt seien:

Internationale Klasse B 64 „Luftfahrzeuge; Flugwesen, Raumfahrt“ („aircraft and aviation“):

- B 64 b Luftfahrzeuge, leichter als Luft
 - B 64 c Flugzeuge; Hubschrauber, Drehflügelflugzeuge
 - B 64 d Ausrüstung für Luftfahrzeuge; Fallschirme; Anordnung und Befestigung von Triebwerken oder Übertragungsmitteln für den Antrieb
 - B 64 f Boden- und Flugzeugträgeranlagen
 - B 64 g Raumfahrt; Fahrzeuge und Ausrüstung.
- Weggefallen ist die Klasse B 64 e; Luftkissenfahrzeuge sind in Klasse B 60 v aufgeführt.

Deutsche Klasse 62 „Raumfahrt, Luftfahrt, Luftkissenfahrzeuge“:

- 62 a Luftschiffe, Ballone
- 62 b Luftfahrzeuge mit dynamischem Auftrieb; Luftkissenfahrzeuge
- 62 c Allgemeine Einrichtungen für Luftfahrt
- 62 d Raumfahrzeuge.

Eine Begriffsbestimmung von Luft- und Raumfahrt-erfindungen bzw. Luft- und Raumfahrtpatenten kennt das amerikanische Recht wie das deutsche nicht. Als einzige Erfindungskategorie haben in den Vereinigten Staaten Atomerfindungen eine, wenn auch nur implizite Legaldefinition erfahren. Sie werden vom Gesetzgeber als Erfindungen verstanden, die für die Erzeugung oder Ausnutzung von spaltbarem Material oder Atomenergie oder die Benutzung von spaltbarem Material oder Atomenergie in einer Atomwaffe nützlich sind⁹⁾.

Sec. 305 des National Aeronautics and Space Act von 1958 trifft zwar eine Sonderregelung hinsichtlich des Eigentums an Erfindungen, die gemacht wurden „in the performance of any work under any contract of the

⁷⁾ Internationale Patentklassifikation, Klassen und Unterklassen, Europäische Übereinkunft vom 19. Dezember 1954, Synoptische Gegenüberstellung in deutsch, englisch, französisch, München-Köln-Berlin 1956, S. 8; Text der Europäischen Übereinkunft, a.a.O., S. 2 ff.; diese Übereinkunft ist gemäß ihrem Art. 4 Abs. 3 für die Bundesrepublik Deutschland am 1. Dezember 1955 in Kraft getreten; die deutsche Ratifikationsurkunde ist am 28. November 1955 beim Generalsekretär des Europarates hinterlegt worden; vgl. auch: Amtliches Stichwörterverzeichnis zur internationalen Patentklassifikation, Köln-Berlin-Bonn-München 1969.

⁸⁾ Gruppeneinteilung der Patentklassen, 7. Aufl., 7. Ergänzungslieferung, Stand 1. Juli 1971, Bd. II, München-Köln-Berlin-Bonn.

⁹⁾ „... any invention or discovery useful (1) in the production or utilization of special nuclear material or atomic energy; (2) in the utilization of special nuclear material in an atomic weapon; or (3) in the utilization of atomic energy in an atomic weapon“; § 151 (c) Atomic Energy Act 1954; 42 U.S.C. § 2181 (c).

Administration¹⁰⁾, beschränkt sich dabei jedoch nicht auf Luft- und Raumfahrterfindungen, sondern spricht unabhängig von ihrem Inhalt alle aus Forschungs- und Entwicklungsaufträgen der NASA hervorgegangene Erfindungen an.

Für eine Inhaltsbestimmung von Luft- und Raumfahrtpatenten kann sinngemäß die *Definition von Luft- und Raumfahrttätigkeiten* der Sec. 103 (1) des National Aeronautics and Space Act zu Hilfe genommen werden¹¹⁾:

„The term ‚aeronautical and space activities‘ means

(A) research into, and the solution of, problems of flight within and outside the earth's atmosphere.

(B) the development, construction, testing, and operation for research purposes of aeronautical and space vehicles, and

(C) such other activities as may be required for the exploration of space ...“

Gleichfalls im National Aeronautics and Space Act (Sec. 103 [2]) findet sich eine nützliche *Begriffsbestimmung von Luft- und Raumfahrzeug*¹²⁾:

„The term ‚aeronautical and space vehicles‘ means aircraft, missiles, satellites, and other space vehicles, manned and unmanned, together with related equipment, devices, components, and parts.“

Eine brauchbare Definitionshilfe kann auch dem Federal Aviation Act vom 23. August 1958 entnommen werden, der zu Zwecken des Gesetzes und insbesondere der Zuständigkeitsabgrenzung der Federal Aviation Administration und des Civil Aeronautics Board die Begriffe „aeronautics“ und „aircraft“ wie folgt faßt¹³⁾:

„Aeronautics‘ means the science and art of flight.“

„Aircraft‘ means any contrivance now known or hereafter invented, used, or designed for navigation of or flight in the air.“

III. Die Patentpraxis der Privatindustrie

Die amerikanische Privatindustrie hat seit jeher ein starkes Interesse an Luft- und Raumfahrt bewiesen. Die Vereinigten Staaten nehmen seit fast drei Jahrzehnten die Führungsrolle sowohl in der Herstellung wie im Gebrauch gewerblicher Flugzeuge ein; mehr als 75 % aller gewerblichen Flugzeuge der Welt werden in den Vereinigten Staaten gebaut. Nach Aussagen der Aerospace Industries Association belief sich der Verkauf von Flugzeugen, Flugzeugmotoren, Propellern und Flugzeugteilen im Jahre 1968 auf nicht weniger als \$ 13,864 Milliarden¹⁴⁾.

Der privatwirtschaftliche Patentmarkt in den Vereinigten Staaten ist durch ein hohes Maß an Konzentration in den Händen verhältnismäßig weniger Großunternehmen gekennzeichnet. So stellten die zuständigen Ausschüsse des Kongresses schon während der großen patentrechtlichen Debatten Ende der fünfziger Jahre fest, daß annähernd 60 % aller erteilten Patente im Eigentum von Kapitalgesellschaften („corporations“) stehen; 394 Gesellschaften hatten jeweils mehr als 100 Patente inne, 38 Gesellschaften mehr als 1000 Patente; 20 % aller ausgegebenen Patente gingen an nur

176 Großfirmen¹⁵⁾. Dieser Prozentsatz hat sich seitdem nicht verringert¹⁶⁾.

Obwohl keine branchenkonkreten Untersuchungen zur Konzentration von Luft- und Raumfahrtpatenten bestehen, dürfte auf Grund des außerordentlich hohen Spezialisierungsgrades und der erforderlichen hohen Kapitalinvestitionen der Luft- und Raumfahrtindustrie davon auszugehen sein, daß hier das Verhältnis im Eigentum von Kapitalgesellschaften stehender Patente zu solchen, die im Eigentum von Einzelerfindungen stehen, noch mehr zugunsten der Großunternehmen verschoben ist. Hierfür spricht auch die Tatsache, daß die 10 Firmen, die bisher die größte Anzahl von Patenten erhielten, nämlich General Electric Co., American Telephone & Telegraph Co., Radio Corporation of America, Westinghouse Electric Corp., E.I. du Pont de Nemours & Co., Esso Standard Oil Co. [heute Exxon], General Motors Corp., Eastman Kodak Co., Bendix Aviation Corp. und American Cyanamid Co., in großem Umfang als Auftragnehmer der Federal Aviation Administration und der NASA tätig sind¹⁷⁾.

Die hohe Patentkonzentration, die im übrigen die hohe Konzentration von Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in verhältnismäßig wenigen Großfirmen widerspiegelt¹⁸⁾, wird rechtlich durch die weitverbreitete Einfügung einer Erfindungsabsprache („*invention agreement*“) in den zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer geschlossenen Arbeitsvertrag („*labor contract*“) ermöglicht. Durch sie verpflichtet sich der arbeitnehmende Forscher („*employee hired to invent*“), oft auch wahllos jeder Angestellte, gewisse oder alle im Zusammenhang mit seinem Arbeitsverhältnis gemachte Erfindungen dem Arbeitgeber durch Abtretung des Patents („*assignment of patent*“) oder durch Einräumung einer unentgeltlichen, nicht ausschließlichen Lizenz, eines sog. „*shop right*“, zugutekommen zu lassen¹⁹⁾.

Solche Erfindungsabsprachen werden von den vier großen Luft- und Raumfahrzeugeherstellern, nämlich Boeing, General Dynamics, Lockheed und McDonnell-Douglas, wie eine Untersuchung von Neumeyer und Stedman nachgewiesen hat, nicht durch „*individual agreement*“, sondern durch „*collective bargaining agreement*“ getroffen²⁰⁾:

– Die *Boeing Company* gestattet ihren Arbeitnehmern, das Eigentum an Erfindungen zu behalten, die während der Zeitdauer des Arbeitsverhältnisses von diesen kon-

¹⁵⁾ U.S. Congress, Senate, Distribution of Patents Issued to Corporations (1939–1955), in: Patents, Trademarks, and Copyrights, Report of the Committee on the Judiciary, United States Senate, 85th Congress, 1st Session, Washington 1957, S. 11; vgl. U.S. Congress, Senate, An Analysis of Patent Litigation Statistics, Staff Report of the Subcommittee on Patents, Trademarks, and Copyrights, 1961, S. 9.

¹⁶⁾ Vgl. U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the National Aeronautics and Space Administration, 1966, S. 13; demnach dürften in den Jahren vor 1966 25 000 bis 30 000 Patente von damals etwa 50 000 jährlich ausgegebenen Patenten an „Corporations“ gegangen sein; vgl. Commission of Patents Annual Report, Fiscal Year 1970, S. 11.

¹⁷⁾ U.S. Congress, Senate, Distribution of Patents Issued to Corporations (1939–1955), a.a.O., S. 11.

¹⁸⁾ Der Hauptteil von Forschung und Entwicklung wird in den Vereinigten Staaten, soweit es sich um gewerbliche Forschung handelt, in etwa 2000 Großfirmen durchgeführt, die im allgemeinen mehr als 5000 Beschäftigte zählen; OECD, A Study of Resources Devoted to R & D in OECD Member Countries in 1965/64, Bd. 1, The Overall Level and Structure of R & D Efforts in OECD Member Countries, S. 43.

¹⁹⁾ Eine solche typische Erfindungsabsprache, siehe in: G. M. Naimark, A Patent Manual for Scientists and Engineers, S. 43 f.

²⁰⁾ F. Neumeyer/J. Stedman, The Employed Inventor in the United States, R & D Policies, Law and Practice, Cambridge, Mass. 1971, S. 163 ff., 182.

¹⁰⁾ § 305 (a) National Aeronautics and Space Act; 42 U.S.C. § 2457 (a).

¹¹⁾ 42 U.S.C. § 2452 (1).

¹²⁾ 42 U.S.C. § 2452 (2); vgl. Dausen, Die Begriffsbestimmung von Luftfahrzeug und Raumfahrzeug im Völkerrecht und innerstaatlichen Recht, ZLW Bd. 21, 1972, Nr. 2, S. 75 ff., 79 f.

¹³⁾ § 201 Federal Aviation Act; 72 Stat. 731.

¹⁴⁾ U.S. Congress, House of Representatives, Issues and Directions for Aeronautical Research and Development, 1970, S. 53.

zipt oder entwickelt wurden, behält sich jedoch ein shop right an diesen Erfindungen vor, d. h. nicht ausschließliche, gebührenfreie Rechte, solche Erfindungen zu gebrauchen und Produkte, Bestandteile und Werkzeuge herzustellen, herstellen zu lassen oder zu verkaufen, die die Erfindung verkörpern. Ausgeschlossen hiervon sind Erfindungen, die keinen Bezug zum Geschäft der Gesellschaft oder der Beschäftigung des erfindenden Arbeitnehmers haben bzw. vor Eingehung des Arbeitsverhältnisses oder nach dessen Beendigung konzipiert wurden.

— *General Dynamics* verfolgt eine ähnliche Patentpolitik. In der Regel verlangt die Gesellschaft keine Übertragung der Vollrechte an Erfindungen ihrer Arbeitnehmer als Einstellungsbedingung, behält sich jedoch gleichfalls ein shop right vor, außer soweit Bundesgesetze, Executive Orders oder Regierungsrichtlinien die Übertragung weitergehender Rechte fordern.

— *Lockheed Aircraft* dagegen verlangt die Übertragung der Vollrechte an Erfindungen und Verbesserungen ihrer Arbeitnehmer, die von Interesse für die Gesellschaft („of company interest“) sind. Jedoch behält es sich die Gesellschaft vor, nach eigenem Gutdünken ihren arbeitnehmenden Erfindern diejenigen Erfindungen zu überlassen, die offensichtlich nicht unmittelbar in Beziehung zu den Erzeugnissen der Gesellschaft und ihren Verkaufsmethoden oder -verfahren stehen und die nicht mit Mitteln der Gesellschaft entwickelt werden sollen und nicht Gegenstand einer Patentanmeldung bilden. Im letzteren Falle behält sich die Gesellschaft jedoch eine nicht ausschließliche, gebührenfreie Lizenz vor.

— *McDonnell-Douglas* verfolgt wie Lockheed eine strenge Titelpolitik („title policy“), indem sie in ihren Arbeitsverträgen vorsieht, daß das Vollrecht an allen Erfindungen, Verbesserungen oder Entwicklungen gewisser Arbeitnehmergruppen auf bestimmten Gebieten das alleinige und absolute Eigentum der Gesellschaft werden soll. Jedoch kann ein im Rahmen der Gesellschaft errichteter Patent Board entscheiden, daß eine vorgelegte Erfindungsoffenbarung nicht die Kosten der Patentanmeldung rechtfertigt. In diesem Falle kann der Gegenstand der Erfindung auf Antrag des betreffenden Arbeitnehmers diesem überlassen werden²¹⁾.

Soweit keine ausdrückliche Erfindungsabsprache zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getroffen wurde, wird nach *common law* eine stillschweigende Absprache angenommen, für die die Rechtsprechung amerikanischer Gerichte folgende Grundlagen ausgearbeitet hat:

1. Ist ein Arbeitnehmer spezifisch angestellt, um Erfindungen zu machen („specifically hired to make inventions“), so erwirbt der Arbeitgeber alle Rechte an diesen Erfindungen seines Arbeitnehmers, soweit diese auf dem Gebiete liegen, das durch den Arbeitsvertrag gedeckt ist.
2. Ist ein Arbeitnehmer dagegen nicht spezifisch angestellt, um Erfindungen zu machen, so gehören die gemachten Erfindungen grundsätzlich dem Arbeitnehmer, nicht dem Arbeitgeber.
 - a) Wurde die Erfindung jedoch während der Arbeitszeit und auf Kosten des Arbeitgebers gemacht, insbesondere in dessen Forschungsanlagen, so erwirbt der Arbeitgeber ein „shop right“, d. h. eine nicht ausschließliche, gebührenfreie, unwiderrufliche und unübertragbare Gebrauchslizenz an der Erfindung.

b) Wurde die Erfindung jedoch ohne Inanspruchnahme der Arbeitszeit oder der Forschungsanlagen des Arbeitgebers gemacht, so behält der Arbeitnehmer in vollem Umfang alle Rechte; ein „shop right“ gelangt nicht zum Entstehen²²⁾.

Die ersten Jahrzehnte in der Entwicklung der Luftfahrt waren durch eine Reihe von *Patentstreitigkeiten* der einschlägigen Großfirmen gekennzeichnet, die den Fortschritt dieses neuen technischen Zweiges ernsthaft zu hemmen drohten. Dabei begünstigte die Rechtsprechung die Patentinhaber oft ungebührlich zuungunsten der Mitbewerber²³⁾; sie sah die in der Literatur oder früheren Patenten enthaltenen Ideen und Hinweise als unschädlich für die Patentierbarkeit an, weil diese entweder nicht verwirklicht oder verwirklichbar waren oder andere Probleme betrafen, oder weil (besonders in einem Fall) ein früherer Patentanmelder seine Anmeldung aufgegeben hatte²⁴⁾.

Diese untragbare Situation konnte erst im Jahre 1917 ausgeräumt werden, als sich die damals in der Luftfahrt tätigen Unternehmen auf Vorschlag eines von der Regierung bestellten Ausschusses von Patentjuristen entschlossen, ein branchenweites *cross-licensing agreement*, die *Manufacturers' Aircraft Association (MAA)*, zu schließen, die die für die Entwicklung der Luftfahrt entscheidenden Patente, insbesondere die damals führenden Wright- und Curtisspatente sammeln und verwalten und die nötigen Ausgleichszahlungen veranlassen sollte²⁵⁾. Die Mitglieder des Association Committee, das über die Lizenzerteilung und die zu zahlenden Gebühren für Lizenzen auf MAA-eigene Patente entscheidet, sind personengleich mit den führenden Firmen der Luftfahrtindustrie²⁶⁾.

Am 31. Dezember 1963 verwaltete die MAA über 6000 Luftfahrtpatente, auf die sie *cross-licenses* erteilte. Die Mitgliedsbeiträge der Luftfahrzeugehersteller zur Verwaltung dieses Patentpools beliefen sich zum 31. Dezember 1963 auf 20 % von 1/8 von 1 % der Kosten für jedes Luftfahrzeug, zuzüglich gewisser im Schiedsverfahren durch einen im Rahmen der MAA errichteten Board of Arbitration zuerkannter Lizenzgebühren für gewisse Patente²⁷⁾.

Die MAA, die in ihrem Aufbau der Automobile Manufacturers' Association ähnelt, teilt die einschlägigen Patente in drei Kategorien: (A) sog. basic oder controlling patents; (B) sog. patents of a striking character, d. h. Patente, die grundlegende Änderungen oder Verbesserungen der vergangenen oder gegenwärtigen

22) F. Neumeyer/J. Stedman, a.a.O., S. 29 ff., 41; vgl. Neumeyer, *Forschungspolitik und Arbeitnehmererfindungsrecht in den Vereinigten Staaten*, GRUR Int. 1967, 369 ff., 374 f.; Naimark, a.a.O., S. 45 f.; vgl. E. Lichtenstein, *Die Patentlizenz nach amerikanischem Recht*, 1964, S. 35 ff.

23) H. G. Hotchkiss, *A Treatise on Aviation Law*, New York 1938, S. 89.

24) Aus den Luftfahrtpatentstreitigkeiten vor dem 1. Weltkrieg ragen vor allem die auf die Verletzung der Wright-Patente gestützten folgenden Fälle heraus: *Wright Co. v. Paulhan*, 177 F.261 (S.D.N.Y. 1910) (einstweilige Verfügung), wegen bestrittener Sachfragen per curiam aufgehoben, 180 F.112 (2d Cir. 1910); *Wright Co. v. Herring-Curtiss Co.*, 177 F.257 (W.D.N.Y. 1910) (einstweilige Verfügung), wegen bestrittener Sachfragen per curiam aufgehoben, 180 F.110 (2d Cir. 1910), in der Hauptsache Rechtsbeständigkeit und Verletzung bejaht, 204 F.597 (W.D.N.Y. 1913), aff'd per curiam, 211 F.654 (2d Cir. 1914).

25) L. I. Wood, *Patents and Antitrust Law*, New York-Chicago-Washington 1942, S. 148 f.; Hotchkiss, a.a.O., S. 90; zu einer Darlegung der Faktoren, die zur Schaffung der Association führten, siehe: *Manufacturers' Aircraft Association v. United States*, Court of Claims, Bd. 77, S. 481 (1933).

26) F. Neumeyer/J. Stedman, a.a.O., S. 94 Fußn. 12.

27) H. T. Dykman, *Patent Licensing Within the Manufacturers' Aircraft Association (MAA)*, 46 JPOS 646, 650 (1964).

21) F. Neumeyer/J. Stedman, a.a.O., S. 182 ff.

gen Praxis beinhalten; und (C) bloße Verbesserungs- oder Anpassungspatente²⁸⁾.

In Klasse (A) wurden bislang nur die zum 31. Oktober 1933 ausgelaufenen Wright- und Curtisspatente eingeordnet. Patente der Klasse (B) können nur gegen Zahlung einer angemessenen Gebühr (*royalty*) benutzt werden, deren Höhe vom Board of Arbitration bestimmt wird. Dagegen ist die Benutzung von Patenten der anteilmäßig größten Klasse (C) gebührenfrei (*royalty-free*); alle Mitglieder der MAA sind berechtigt, diese gegen Zahlung ihres festen Mitgliedsbeitrages zu benutzen. Einziges Erfordernis der Mitgliedschaft ist, daß der Bewerber ein rechtmäßiger Flugzeughersteller ist; ein so qualifizierter Bewerber kann von der Mitgliedschaft nicht ausgeschlossen werden²⁹⁾.

Die Einnahmen der beteiligten Flugzeughersteller aus Lizenzgebühren sind daher verhältnismäßig unbedeutend. So erteilte nach einer im Auftrag des Senats erstellten Studie die Hughes Aircraft Co. bis 1961 210 Lizenzen auf Patente, die aus Aufträgen mit dem Department of Defense hervorgegangen waren, erhielt dafür jedoch nur \$ 1,210 Lizenzgebühren, d. h. weniger als \$ 6,- pro erteilter Lizenz. Ähnliche Zahlen gelten für die Boeing Aircraft Co. und die Aerojet-General Corp.³⁰⁾ Die Patenteigentümer erhalten so zwar geringere Entschädigungen, als sie sonst erhalten hätten. Jedoch kommt die Praxis weitgehend gebührenfreier Lizenzerteilung der Entwicklung der privaten Luft- und Raumfahrtindustrie zugute.

Die MAA bildete in den ersten Jahren ihres Bestehens einen Gegenstand heftiger Diskussion hinsichtlich der Vereinbarkeit ihrer Ziele mit dem Geist der Antitrust-Gesetze³¹⁾. Unter Zugrundelegung der von Rechtsprechung und Lehre entwickelten „equitable doctrine of monopolistic patent misuse“, nach der ein Patentrecht dann undurchsetzbar ist, wenn sein Gebrauch geeignet ist, den Forschungswettbewerb mißbräuchlich zu beeinträchtigen, sprach sich der *Attorney General* jedoch bereits im Oktober 1917 in einem Gutachten für die Vereinbarkeit der MAA mit dem Sherman Act aus, da die fragliche Vereinigung nicht nur nicht den Wettbewerb auf dem Luftfahrtsektor beeinträchtigt, sondern sogar freier gestaltet, indem sie allen Herstellern von Luftfahrzeugen Zugang zu allen Erfindungen auf diesem Gebiet verschaffe („rendering competition freer by giving manufacturers of aircraft access to all the inventions in that field“)³²⁾. Trotz verschiedener Anfechtungen dieser Auffassung wich das Justizministerium auch in späteren Gutachten nicht von ihr ab³³⁾.

Zum gleichen Ergebnis gelangte ein vom 68. Kongreß ernanntes und unter dem Namen *Lampert Committee* bekannt gewordenes Select Committee of Inquiry into Operations of the United States Air Services im Jahre

1925. Es hielt die MAA nicht nur mit den Antitrustgesetzen für vereinbar, sondern auch bestens geeignet, die Entwicklung des Luftverkehrs zu fördern³⁴⁾. Der Meinungsstreit um die Vereinbarkeit der Association mit dem Ideal einer freien Wettbewerbsordnung wurde 1933 durch eine Entscheidung der *Court of Claims* endgültig zugunsten ihrer rechtlichen Unbedenklichkeit beigelegt³⁵⁾.

IV. Die Patentpraxis der Regierungsbehörden

Die Patentpolitik der Behörden der Bundesregierung hat seit jeher im Kreuzfeuer der Kritik von Lehre und Wirtschaft gestanden. Hauptangriffspunkt ist die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Behörde Rechte an Erfindungen in Anspruch nehmen soll, die aus Regierungsaufträgen hervorgingen oder in sonstiger Weise durch öffentliche Mittel ermöglicht wurden.

Im Verhältnis der Regierungsbehörden zu ihren *Forschungsangestellten*, die in regierungseigenen Laboratorien sog. „in-house research and development“ durchführen, kommen grundsätzlich ähnliche patentrechtliche Regeln zum Tragen wie im Verhältnis von Privatunternehmen zu ihren Angestellten. Auch hier wird als Teil des Arbeitsvertrags ein *invention agreement* abgeschlossen, dessen Ausgestaltung durch die *Executive Order 10.096* des Präsidenten Truman vom 23. Januar 1950, betitelt „Providing for a Uniform Patent Policy for the Government with Respect to Inventions made by Government Employees and for the Administration of such Policy“³⁶⁾, in seinen Grundzügen festgelegt ist.

Danach erwirbt die Regierung die *Vollrechte* („full title to the invention“, ein Ausdruck, der das Patent bezeichnet) an allen Erfindungen ihrer Angestellten, die (a) während der Arbeitszeit oder (b) unter Benutzung von Einrichtungen, Ausstattung, Materialien, Geldmitteln oder Informationen der Regierung, oder von Zeitaufwand oder Dienstleistungen anderer Regierungsangestellter in Dienst oder aber (c) in unmittelbarem Zusammenhang mit den Dienstverpflichtungen des Erfinders oder als Folge dieser Dienstverpflichtungen gemacht wurden (sog. „acquired domestic title“)³⁷⁾.

Ein Verzicht der Regierung auf das Vollrecht ist nur vorgesehen, soweit der Beitrag der Regierung zu der Erfindung nicht ausreicht, um billigerweise die Übertragung des Vollrechts auf die Regierung zu rechtfertigen, oder soweit die Regierung kein hinreichendes Interesse an der Erlangung des Vollrechts hat. Jedoch hat sich die Behörde in diesen beiden Ausnahmefällen eine nicht ausschließliche, unwiderrufliche und gebührenfreie *Lizenz* an der Erfindung sowie die Befugnis, ihrerseits Lizenzen für alle Regierungszwecke zu erteilen, vorbehalten³⁸⁾. Die Schlichtung diesbezüglicher Streitfälle war zunächst einem Government Patents Board übertragen, dessen Funktionen im März 1961 durch *Executive Order*

²⁸⁾ Wood, a.a.O., S. 149.

²⁹⁾ Wood, a.a.O., S. 149.

³⁰⁾ U.S. Congress, Senate, Patent Practices of the Department of Defense, 1961, S. 36 f.

³¹⁾ Zu den Auswirkungen der Antitrust-Gesetzgebung auf das Luftverkehrsgewerbe, siehe: *Dausen*, Monopol, Konzentration und Wettbewerb im Luftverkehrsgewerbe der Vereinigten Staaten, ZLW Bd. 21, 1972, Nr. 4, S. 221 ff.

³²⁾ Opinion Attorney General, Bd. 31, S. 166, 171 (1917); auch in: *United States Aviation Review 1928*, S. 283, bzw. *American Law Review Bd. 69*, S. 334.

³³⁾ Opinion Attorney General, Bd. 34, S. 447; auch in: *United States Aviation Review 1928*, S. 283.

³⁴⁾ U.S. Congress, House of Representatives, Report of the Select Committee of Inquiry into Operations of the United States Air Services, 68th Cong., 1 Sess. 1925.

³⁵⁾ *Manufacturers' Aircraft Association v. United States*, 77 Ct. Cl. 481 (1933), cert. denied; 291 U.S. 667 (1934); auch in: *United States Aviation Review 1933*, S. 133 bzw. 1934, S. 213.

³⁶⁾ *Federal Register*, Bd. 15, Nr. 16, 25. Januar 1950, S. 389.

³⁷⁾ § 1 (A) *Executive Order 10.096*, a.a.O.,

³⁸⁾ § 1 (B) *Executive Order 10.096*, a.a.O.; vgl. *Neumeyer*, Forschungs- politik und Arbeitnehmererfinderverrecht in den Vereinigten Staaten, a.a.O., S. 371.

10.930 von Präsident Kennedy dem Patent Office überwiesen wurden³⁹⁾.

Während das patentrechtliche Verhältnis der Bundesbehörden zu ihren erfindenden Angestellten weitgehend vereinheitlicht ist, ist ihr Verhältnis zu ihren privatwirtschaftlichen Auftragnehmern („contractors“) uneinheitlich und willkürlich geblieben. Bis 1963 hatte jede Behörde ihre eigene Patentpolitik hinsichtlich Erfindungen ausgearbeitet, die aus Forschungs- und Entwicklungsverträgen hervorgegangen waren. Zwei Grundtypen von *Erfindungsklauseln* wurden entwickelt:

- (a) Die Behörde nimmt für sich das Vollrecht an der Erfindung, d. h. das Patent, in Anspruch und beläßt dem Auftragnehmer lediglich eine nicht ausschließliche, unwiderrufliche und (meist) gebührenfreie Gebrauchslizenz. Man spricht in diesem Falle von einer „Government title policy“, auch „Government policy of retention of title“ oder kurz „title policy“ genannt. Diese Politik soll hier einfachheitshalber als *Titelpolitik* bezeichnet werden.
- (b) Die Behörde beläßt dem Auftragnehmer das Vollrecht an der Erfindung, behält sich jedoch ihrerseits eine nicht ausschließliche, unwiderrufliche und gebührenfreie Gebrauchslizenz für Regierungszwecke vor. Man spricht in diesem Falle von einer „Government license policy“, auch „Government waiver policy“ genannt. Diese Politik soll hier einfachheitshalber als *Lizenzpolitik* bezeichnet werden.

Die Entscheidung darüber, wann sich die Regierung das Vollrecht und wann nur eine Lizenz vorbehalten sollte, hing nicht in erster Linie von Art und Inhalt des Forschungs- und Entwicklungsvertrags, sondern von der auftragvergebenden Behörde ab, so daß Schwierigkeiten daraus entstanden, daß verschiedene Behörden ähnliche oder gar gleiche Auftragsverhältnisse patentpolitisch unterschiedlich ausgestalteten⁴⁰⁾.

Mit einem *Memorandum von Präsident Kennedy vom 10. Oktober 1963*, betitelt „Statement of Government Patent Policy“, konnte eine teilweise Angleichung der unterschiedlichen patentpolitischen Praxen der Bundesbehörden erzielt werden⁴¹⁾.

³⁹⁾ § 3 (a) Executive Order 10.096; vgl. U.S. Congress, Senate, Patent Practices of the Government Patents Board, 1959, S. 1 ff.; Executive Order 10.930, 26 Fed. Reg. 2583 (28. 3. 1961) und 26 Fed. Reg. 3118 (22. 4. 1961).

⁴⁰⁾ Zwischen 1946 und 1959 beließen die Bundesbehörden in fast 3/4 der Fälle (23 000 von 32 000 Erfindungen) bundesfinanzierter Forschung die Patentrechte dem privaten Auftragnehmer. Von diesen Patenten wurden nur auf 13 % Lizenzen erteilt, wogegen Patente im Eigentum der öffentlichen Hand zu etwa 50 % lizenziert wurden; R. L. Barber, Economic and Legal Problems of Government Patent Policies, Washington 1963, S. 19. Es wäre jedoch sicher verfehlt, aus diesen Unterlagen den Schluß auf die wirksamere Verwertung von Patenten in Regierungseigentum zu ziehen, sind doch Regierungsbehörden im allgemeinen nicht in der Lage, ihre Patente selbst wirtschaftlich auszunutzen.

Das Subcommittee on Patents, Trademarks, and Copyrights des Senate Committee on the Judiciary hat Ende der 50er und anfangs der 60er Jahre eine grundlegende „interagency confrontation“ durchgeführt und dabei in mehreren Hearings und Reports die Patentpolitik aller auf dem Forschungs- und Entwicklungssektor tätigen Bundesbehörden untersucht. Ähnliche Studien begann 1959 parallel dazu das Repräsentantenhaus in seinem Subcommittee on Patents and Scientific Inventions des House Committee on Science and Astronautics.

Demzufolge betreiben grundsätzlich eine Titelpolitik: Department of Agriculture, Department of Health, Education and Welfare (teilweise), Department of the Interior (teilweise), Department of Commerce (teilweise), Atomic Energy Commission, National Aeronautics and Space Administration, Federal Aviation Agency. An einer Lizenzpolitik halten fest: Department of Defense, Department of Post Office, Veterans' Administration, National Science Foundation, Department of Commerce (teilweise), Department of the Interior (teilweise), Department of Commerce (teilweise), Department of Health, Education and Welfare (teilweise); U.S. Congress, Senate, Subcommittee on Patents, Trademarks, and Copyrights of the Senate Committee on the Judiciary: Patents, Trademarks, and Copyrights, 1960, S. 13 ff.

⁴¹⁾ Federal Council for Science and Technology, Annual Report on Government Patent Policy, Juni 1965, Anhang A, S. 8; R. A. Solo, Patent Policy for Government-Sponsored Research and Development, 10 IDEA 145 (1966); Presidential Memorandum and Statement of Government Patent Policy, 28 Fed. Reg. No. 200, October 12, 1963.

Danach sollen die Bundesbehörden in der Regel dann eine *Titelpolitik* hinsichtlich der im Zusammenhang mit Forschungs- und Entwicklungsverträgen gemachten Erfindungen verfolgen, wenn sich der Hauptzweck des Vertrags auf Forschung und Entwicklung auf Gebieten bezieht, die für die wirtschaftliche Verwendung durch die Öffentlichkeit bestimmt sind, die öffentliche Gesundheit oder Wohlfahrt betreffen, oder bislang wissenschaftlich und technisch weitgehend unerforscht sind. Dagegen wird die *Lizenzpolitik* nahegelegt, wenn es der Zweck des Vertrags ist, auf Wissen und Technologie aufzubauen, die der Auftragnehmer bereits vor Vertragsabschluß erworben hat.

Am 23. August 1971 erließ Präsident Nixon ein neues *Patentmemorandum* und *Statement of Government Patent Policy*, das im wesentlichen mit dem Memorandum und Statement von Präsident Kennedy übereinstimmt, jedoch verschiedene Neuerungen zur wirksameren Benutzung der gemachten Erfindungen enthält. Es betont das Erfordernis einer flexiblen, regierungsweiten Politik zum Schutze des öffentlichen Interesses. Gegenüber dem Kennedy-Memorandum und Statement enthält es zwei Gruppen von Änderungen: Die erste Gruppe betrifft die Einräumung größerer Rechte der Auftragnehmer an identifizierten Erfindungen, auch wenn zunächst die Regierung die Hauptrechte erworben hat. Die zweite Gruppe betrifft die Erteilung von Lizenzen auf regierungseigene Patente. Die Erteilung ausschließlicher Lizenzen ist zum ersten Mal spezifisch angesprochen⁴²⁾. In Ausfüllung des Statement erließ der Verwalter der *General Services Administration* am 29. Januar 1973 Richtlinien zur Erteilung von Lizenzen auf regierungseigene Erfindungen. Die Regel sollte weiterhin die nicht ausschließliche Lizenz sein, jedoch kann im Interesse gewerblicher Nutzung der Erfindung die Erteilung einer ausschließlichen Lizenz für begrenzte Zeitdauer als Ansporn für den Einsatz von Risiko und Kapital zur praktischen Anwendung einer Erfindung erforderlich sein⁴³⁾.

Im folgenden soll unter Zugrundelegung dieser allgemeinen Ausführungen die spezifische Patentpraxis und Patentpolitik der auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtforschung und -entwicklung tätigen Bundesbehörden untersucht werden.

1. Federal Aviation Administration

Durch den Federal Aviation Act vom 23. August 1958⁴⁴⁾ war eine Federal Aviation Agency als sog. „independent regulatory agency“, d. h. eine mit gesetzgeberischen, ausführenden und quasi-richterlichen Befugnissen ausgestattete oberste, von den Federal Departments unabhängige Bundesbehörde ins Leben gerufen worden. Durch den Department of Transportation Act vom 15. Oktober 1966⁴⁵⁾ war diese Behörde in das durch dieses Gesetz neu errichtete Depart-

⁴²⁾ Memorandum for Heads of Executive Departments and Agencies and Statement of Government Patent Policy – Basic Considerations, August 23, 1971, veröffentlicht zusammen mit einem Statement and Explanation of the Changes in Government Patent Policy in PTCJ No. 42, D-1 (1971). Vgl. zusätzlich Report of the Commission on Government Procurement – Patents, Technical Data, and Copyrights (Chapter 2 – Patents), in PTCJ No. 120, D-1 (1973); Excerpts from Summary of Final Report of Commission on Government Procurement (Vol. 4, Part I – Patents, Technical Data, and Copyrights; Chapter 2 – Patents), in PTCJ No. 112, D-1 (1973).

⁴³⁾ General Services Administration Regulations, January 29, 1973 (Part 101 – 4 – Patents), § 101-4.101 – Policy, in PTCJ No. 114, D-1 (1973).

⁴⁴⁾ 72 Stat. 731 ff., 744, as amended by 78 Stat. 424; 49 U.S.C. § 1341; vgl. *Dausen*, Die Luft- und Raumfahrtverwaltung in den Vereinigten Staaten – Aufgaben und Befugnisse der Bundesbehörden, ZLW Bd. 22, 1973, Nr. 3, S. 182 ff., 186 ff.

⁴⁵⁾ 80 Stat. 931 ff., 937 (6) (c) (1); 49 U.S.C. § 1655 (6) (c) (1).

ment of Transportation eingegliedert worden, in dessen organisatorischen Rahmen sie seither unter dem Namen Federal Aviation Administration fortbesteht.

Die FAA trifft langfristige Planungen hinsichtlich des ordnungsgemäßen Wachstums der Zivilluftfahrt und des Gebrauchs des befiegbaren Luftraums und ergreift alle zur sicheren und wirksamen Luftflug- und Luftverkehrskontrolle des zivilen und militärischen Flugwesens erforderlichen Maßnahmen. Ausgenommen hiervon sind nur die typischen Bedürfnisse der Militärbehörden, die der Luftkriegsführung eigen und in erster Linie von militärischem Belang sind⁴⁶⁾.

Auf dem Sektor *Forschung und Entwicklung* obliegt es der FAA, verbesserte Luftfahrzeuge, Vorrichtungen und Einrichtungen zu schaffen bzw. deren Schaffung zu überwachen und in diesem Rahmen mit der Privatindustrie Forschungs- und Entwicklungsverträge abzuschließen⁴⁷⁾. Sie befaßt sich derzeit vor allem mit Sicherheitsvorkehrungen zum Einbau in Flugzeuge und mit Bodenausstattung zur Luftverkehrskontrolle und Luftnavigation. 1971 hat sie einen National Aviation System (NAS) Plan aufgestellt, der den sicheren und wirksamen Gebrauch des Luftraums durch militärische wie zivile Luftfahrzeuge und die Förderung von Luftflug und Luftverkehr sicherstellen soll. Dieser Plan umfaßt auch eine umfangreiche Forschungs- und Entwicklungstätigkeit der Behörde, vor allem hinsichtlich eines wirksamen Verkehrskontrollsystems und der Bekämpfung umweltschädlicher Lärm- und Rauchentwicklung durch Luftfahrzeuge⁴⁸⁾.

Der Federal Aviation Act enthält keine besonderen Patentbestimmungen bezüglich der Federal Aviation Agency. Jedoch weist Sec. 312 (b) des Gesetzes den Verwalter der Behörde an und ermächtigt ihn, Entwicklungsarbeiten mit Bezug auf die Schaffung verbesserter Luftfahrzeuge, Luftfahrzeugmotoren, Propeller und Ausrüstungen zu unternehmen. Sec. 312 (c) des gleichen Gesetzes weist den Verwalter an, Systeme, Verfahren, Anlagen und Vorrichtungen zu entwickeln, abzuändern, zu erproben und zu bewerten, um die Bedürfnisse einer sicheren und wirksamen Luftfahrt und Luftverkehrskontrolle zu befriedigen⁴⁹⁾. Sec. 312 (b) und (c) ist zusammen mit Sec. 307 (b) bzw. 303 (c) zu lesen, die den Verwalter ermächtigen, Luftfahrtanlagen zu erwerben, zu errichten und zu verbessern, bzw. über Eigentum und Rechte der Behörde zu verfügen⁵⁰⁾.

Die Federal Aviation Agency bzw. Federal Aviation Administration hat die genannten Bestimmungen stets dahingehend ausgelegt, daß sie implizit ermächtigt ist, Rechte an Erfindungen dort zu kaufen oder zu verkaufen, wo der Kauf oder Verkauf solcher Rechte vernünftigerweise zur Erfüllung der Aufgaben und Verpflichtungen der Behörde gefordert werden muß. Sie hat jedoch in diesen Bestimmungen nie eine Anweisung gesehen, eine besondere Patent- oder Informationspolitik zu betreiben⁵¹⁾.

Soweit Angestelltenerfindungen in Frage stehen, gelten für die FAA die gleichen Richtlinien der Executive Order 10.096 vom 23. Januar 1950 wie für alle anderen Bundesbehörden: Die von FAA-Angestellten während der Arbeitszeit oder mittels Ausrüstungen oder Anlagen der FAA entwickelten Erfindungen werden Eigentum der Regierung, die

für sie namens des Erfinders in- und ausländische Patente beantragen und deren Übertragung („assignment“) an sich verlangen kann⁵²⁾.

Soweit Erfindungen durch unabhängige Unternehmen der Privatwirtschaft auf Grund Vertrags mit der FAA in Frage stehen, ist zwischen zwei Vertragstypen zu unterscheiden, den reinen Beschaffungsverträgen („procurement contracts“) und den echten Forschungs- und Entwicklungsverträgen („research and development contracts“).

(a) Aus reinen Beschaffungsverträgen nimmt die FAA in der Regel dann keine Rechte aus Erfindungen in Anspruch, wenn der angekaufte Artikel bereits voll entwickelt war und kein Bestandteil des Preises auf Forschungs- oder Entwicklungsarbeit gegründet ist. Dies gilt jedoch dann nicht, wenn im Beschaffungspreis Raum für Forschungs- und Entwicklungsarbeit vorgesehen ist. In letzterem Fall nimmt die FAA die gleichen Rechte wie aus echten Forschungs- und Entwicklungsverträgen in Anspruch⁵³⁾.

(b) Bei echten Forschungs- und Entwicklungsverträgen geht die Politik der FAA dahin, alle daraus resultierenden nützlichen Daten sowie die Erfinderrechte für sich in Anspruch zu nehmen, dem Auftragnehmer sowie dritten Interessenten jedoch nicht ausschließliche und in der Regel gebührenpflichtige Lizenzen auf die Patente zu erteilen. Im Falle von Verletzungen ihrer Erfinderrechte sieht die FAA, wie fast alle Bundesbehörden, von einer Rechtsverfolgung des Verletzers ab⁵⁴⁾.

Die patentrechtlichen Klauseln in Forschungs- und Entwicklungsverträgen nähern sich jedoch denen in Beschaffungsverträgen, wenn der Erfinder einen Teil der Forschungs- und Entwicklungskosten selbst trägt. In diesem Falle ist es die Politik der FAA, die Rechte an den Erfindungen mit dem Erfinder nach Maßgabe des beiderseitigen Beitrags zu teilen⁵⁵⁾. Nicht in Anspruch nimmt die FAA auch Erfindungen, die vom Auftragnehmer vor dem Zeitpunkt des Vertragsschlusses gemacht wurden⁵⁶⁾.

Um den jeweiligen Umständen des Einzelfalles gerecht zu werden, hat die FAA rund 20 verschiedene Patent-Typenklauseln ausgearbeitet, deren meist gebrauchte, die Einheitsklausel der FAA-Titelpolitik (Patentrechtsklausel Nr. 1), im folgenden aufgeführt sei⁵⁷⁾:

„Whenever any invention, improvement, or discovery (whether or not patentable) is made or conceived or for the first time actually or constructively reduced to practice, by the Contractor or its employees, in the course of, in connection with, or under the terms of this contract, the Contractor shall immediately give the Contracting Officer written notice thereof, and shall promptly thereafter furnish the Contracting Officer with complete information thereon; and the Secretary (Dieser Begriff bezeichnet in FAA-Verträgen den Verwalter) shall have the sole and exclusive power to determine whether or not and where a patent application shall be filed, and to determine the disposition of all rights in such invention, improvement, or discovery, including title to and rights under any patent application or patent that may issue thereon ...

Except as otherwise authorized in writing by the Contracting Officer, the Contractor will insert in each subcontract, having experimental, developmental, or research work as one of its purposes, provisions making this clause applicable to the subcontractor and its employees.“

Soweit dem Auftragnehmer, entsprechend den Umständen des Einzelfalles, die Vollrechte an der Erfindung belassen werden, geht die Praxis der FAA dahin, von diesem dann gewisse Geldbeträge an die Regierung zu fordern, wenn er an Dritte Gegenstände verkauft, die im wesent-

46) § 305 bzw. 312 Federal Aviation Act; 72 Stat. 749 bzw. 752; 49 U.S.C. § 1346 bzw. 1353.

47) Dausen, Die Luft- und Raumfahrtverwaltung in den Vereinigten Staaten, a.a.O., S. 194.

48) Department of Transportation, Federal Aviation Administration, The National Aviation System Policy Summary, 1971, S. 1; vgl. Federal Aviation Administration Statistical Handbook of Aviation, 1969, S. 1.

49) 72 Stat. 752 (b) und (c); 49 U.S.C. § 1353 (b) und (c).

50) 72 Stat. 749 (b); 49 U.S.C. § 1348 (b); bzw. 72 Stat. 747 (c); 49 U.S.C. § 1344 (c).

51) U.S. Congress, Senate, Patent Practices of the Federal Aviation Agency, 1961, S. 1. Bis zum Jahre 1961 hatte die Federal Aviation Agency, einschließlich ihrer Vorgängerorganisationen, der Civil Aeronautics Administration und des Airways Modernization Board, von der Möglichkeit des Patenterwerbs nur äußerst selten Gebrauch gemacht. Die Agency hatte zu diesem Zeitpunkt nur insgesamt 4 Patente selbst inne; a.a.O., S. 3.

52) A.a.O., S. 3 f. und Anhang C, S. 14.

53) A.a.O., S. 4.

54) A.a.O., S. 9.

55) A.a.O., S. 4 und 7.

56) Patent Rights Clauses 6, 7, 9, a.a.O., Anhang J, S. 22-70.

57) A.a.O., Anhang J, S. 23 f.

lichen dieselben sind oder unmittelbar aus solchen entwickelt wurden, die der Auftragnehmer in Ausführung des Vertrags entwickelt hatte. Diese Beträge sind in der Regel auf 5% des Gesamteinkommens des Auftragnehmers aus dem Verkauf und 33 1/3% aus dem Gesamteinkommen aus Lizenzgebühren angesetzt. Im folgenden sei eine solche sog. „recovery of developmental costs clause“ angeführt⁵⁸⁾:

„The Contractor shall pay to the Government 5% of sums hereafter received by the Contractor when it sells, and 33 1/3% of all sums received as royalty or payment for technical data under contracts authorizing others to sell any ... equipment which is substantially the same in design as, or which is directly derived from, that developed by the Contractor in the performance of the work called for under this contract ...“

Die FAA hat mit ihrer Patentpraxis die divergierende Politik ihrer beiden Vorgängerorganisationen, der *Civil Aeronautics Administration* und des *Airways Modernization Board*, integriert und den Zielsetzungen des *Federal Aviation Act* von 1958 angepaßt: Die *Civil Aeronautics Administration*, die niemals ausdrücklich ermächtigt war, in erheblichem Umfang Forschung und Entwicklung zu betreiben, hatte in den wenigen Verträgen mit Privatunternehmen den Auftragnehmern die Vollrechte an etwaigen Erfindungen belassen und sich nur eine gebührenfreie Lizenz zur Herstellung und zum Gebrauch ausbedungen. Sie war damit im wesentlichen den *Armed Services Procurement Regulations* des *Department of Defense* gefolgt. Dagegen hatte sich der 1957 errichtete *Airways Modernization Board* während des einen Jahres seines Bestehens die gebührenfreie Inanspruchnahme der Patentrechte für Sicherheitsvorrichtungen im öffentlichen Interesse vorbehalten⁵⁹⁾.

Grundgedanke der Patentpolitik und -praxis der FAA ist es, *Billigkeitserwägungen* soweit wie möglich Raum zu lassen und demgemäß die Erfinderrechte zwischen Regierung und Auftragnehmer so aufzuteilen, wie es deren beiderseitigem Aufwand an Kosten und Risiko am besten entspricht. Die FAA berücksichtigt dabei vor allem, daß der Auftragnehmer in der Regel bereits durch das ihm von der Regierung gezahlte Entgelt für die sich aus seiner Forschungsarbeit ergebenden Erfindungen abgefunden worden ist, und es deshalb seinen Mitbewerbern gegenüber grob unbillig wäre, ihm eine weitere Entschädigung in Form des Patentmonopols zuzuerkennen. Hinzu kommt die Erwägung, daß der erfindende Auftragnehmer trotz Übertragung der Patentrechte an die Regierung ein erhebliches Maß nicht patentierbaren Erfahrungswissens (*Know how*) für sich behält, das ihm ohnehin einen Vorsprung vor seinen Mitbewerbern auf dem gleichen Felde einräumt⁶⁰⁾.

Die der Patentpolitik der FAA zugrundeliegenden Überlegungen können in geraffter Form einem Schreiben entnommen werden, in dem der Verwalter der damaligen *Federal Aviation Agency* die von seiner Behörde befolgte Praxis gegenüber Senator Joseph C. O'Mahoney, dem Vorsitzenden des Subcommittee for Patents, Trademarks, and Copyrights des Senates, vertritt⁶¹⁾:

„We believe that a policy such as ours under which the Government gets title to inventions is more likely to stimulate commercial development because the inventions will be made more generally available for commercial exploitation ...“

We feel most strongly that our policy of recovering the Government's cost of developing a product through royalties is equitable and proper. In effect, it provides a mechanism to shift the burden of paying for the development from the general taxpayer to those who

benefit from the work, the purchasers of the product... The know-how and experience which the contractor has gained under a Government research or development contract gives him an advantage over his competitors in the initial exploitation of any product which results. There is no way to avoid this competitive advantage ... There can be no advantage to a particular firm, beyond the initial competitive advantage just discussed, as a result of any action of this Agency which makes use of a particular device necessary or desirable by the public, if the patents to that device have been developed under a Government contract and the Government has taken title to these patents ...“

2. National Aeronautics and Space Administration

Die National Aeronautics and Space Administration (NASA) ist neben der Federal Aviation Administration die zweite große auf dem Gebiet von Luft- und Raumfahrtforschung tätige Bundesbehörde. Geschaffen durch den National Aeronautics and Space Act vom 29. Juli 1958⁶²⁾, obliegt ihr die Durchführung der vom Kongreß in diesem Gesetz zum Ausdruck gebrachten Politik; sie sieht darauf, „that adequate provisions be made for aeronautical and space activities“⁶³⁾. Zu diesem Zwecke plant, leitet und führt sie *Luft- und Raumfahrttätigkeiten* durch und sorgt für die Beteiligung der wissenschaftlichen Gemeinschaft an der Planung wissenschaftlicher Messungen und Beobachtungen durch Luft- und Raumfahrzeuge und für die weitest mögliche Verbreitung gewonnener Ergebnisse. Sie kann in diesem Rahmen Forschungs- und Entwicklungsaufträge erteilen und Kooperationsabkommen schließen⁶⁴⁾. Über 98% der Forschungsmittel der NASA gehen als Aufträge an die amerikanische Privatindustrie⁶⁵⁾.

Derzeitig betreibt die NASA *Forschung und Entwicklung* auf folgenden Arbeitsgebieten: bemannter Raumflug, einschließlich Weltraummedizin; wissenschaftliche Erforschung des äußeren Raumes, einschließlich des Mondes und der erdnächsten Planeten; praktische Anwendung der Weltraumforschung, wie Wetterüberwachung durch Satelliten; Entwicklung kernkraftgetriebener Raumfahrzeuge; fortgeschrittene Forschung und Technologie, einschließlich der Aerodynamik von Luftfahrzeugen und der Entwicklung von Überschallflugzeugen⁶⁶⁾.

Soweit Erfindungen von *NASA-Arbeitnehmern* in Frage stehen, unterliegen diese den Richtlinien der Executive Order 10.096 vom 23. Januar 1950, die von der NASA durch Erlaß der *NASA Management Manual Instruction* (3450.2) vom 11. Mai 1963 ausgefüllt wurden. Danach fordert die NASA von ihren Arbeitnehmern die Vorlage von Erfindungsoffenbarungen unter den drei in der Executive Order vorgesehenen Bedingungen⁶⁷⁾. Nach dem Jahresbericht des Federal Council for Science and Technology von 1967 erwarb die Bundesregierung auf Erfindungen von *NASA-Arbeitnehmern* in über 90% der Fälle den Titel. Das Patentpersonal der NASA trifft dabei die erste vorläufige Entscheidung über die Patentrechte an diesen Arbeitnehmererfindungen, die es der Government Patents Branch vorlegt, deren Entscheidung der Beschwerde durch die beschwerten Arbeitnehmer an den Commissioner of Patents zugänglich ist⁶⁸⁾.

Die Politik der NASA gegenüber *Erfindungen ihrer selbständigen Auftragnehmer* („contractors“) ist im Gegensatz zur diesbezüglichen Patentpolitik der FAA durch einschlä-

62) § 202 National Aeronautics and Space Act; 72 Stat. 426 ff., 429; 42 U.S.C. § 2472.

63) § 202 (b); 72 Stat. 426 (b); 42 U.S.C. § 2451 (b).

64) § 203 (a) und (b) (5); 72 Stat. 429; 42 U.S.C. § 2473 (a) und (b) (5).

65) F. Neumeyer, *Forschungspolitik und Arbeitnehmererfinderrecht* in den Vereinigten Staaten, a.a.O., S. 370.

66) NASA, 26th Semiannual Report to Congress, July 1 - December 31, 1971, mit eingehendem Überblick über den derzeitigen Tätigkeitsbereich.

67) NASA Management Manual Instruction (3450.2), in Patent Policy Program Review, Section D, May 11, 1963, hg. NASA, GPO, Washington, D.C.

68) F. Neumeyer/J. Stedman, *The Employed Inventor in the United States*, a.a.O., S. 366.

58) A.a.O., S. 9 und Anhang D, S. 19.

59) A.a.O., S. 4 f.

60) A.a.O., S. 4.

61) A.a.O., S. 10 f. Die Grundlagen der Patentpolitik der FAA wurden zuerst in einer Erklärung zur „Retention of Rights“-Federal Aviation Agency, Office of Management Services Procurement Circular No. 1 vom 24. August 1960 und in der Agency Order 56 der Federal Aviation Agency vom 2. November 1960 dargelegt, in: Anhang B bzw. A, a.a.O., S. 13 f.

gige Bestimmungen ihres Gründungsaktes festgelegt, die auf der Grundlage der Richtlinien des Nixon-Memorandums und Statement of Policy durch die neugefaßten NASA Patent Waiver Regulations vom 30. August 1972 ausgefüllt wurden⁶⁹⁾.

Nach Sec. 305 (a) des National Aeronautics and Space Act ist die NASA grundsätzlich gehalten, für die Regierung die ausschließlichen Rechte an Erfindungen zu beanspruchen, die im Zusammenhang mit von ihr erteilten Aufträgen, gleich welcher Art, gemacht wurden. Ein Verzicht auf den Titel zugunsten des Auftragnehmers („waiver of title to the invention“) darf nur ausgesprochen werden, wenn der Verzicht im Interesse der Vereinigten Staaten liegt (Sec. 305 (f)). In diesem Falle hat sich die NASA eine unwiderrufliche, nicht ausschließliche, nicht übertragbare, gebührenfreie Lizenz auf die im Eigentum des Auftragnehmers belassenen Patente einräumen zu lassen⁷⁰⁾:

„(a) Whenever any invention is made in the performance of any work under any contract of the Administration, and the Administrator determines that —

(1) the person who made the invention was employed or assigned to perform research, development, or exploration work and the invention is related to the work he was employed or assigned to perform, or that it was within the scope of his employment duties, whether or not it was made during working hours, or with a contribution by the Government of the use of Government facilities, equipment, materials, allocated funds, information proprietary to the Government, or services of Government employees during working hours; or

(2) the person who made the invention was not employed or assigned to perform research, development, or exploration work, but the invention is nevertheless related to the contract, or to the work or duties he was employed or assigned to perform, and was made during working hours, or with a contribution from the Government of the sort referred to in clause (1),

such invention shall be the exclusive property of the United States, and if such invention is patentable a patent therefor shall be issued to the United States upon application made by the Administrator, unless the Administrator waives all or any part of the rights of the United States to such invention in conformity with the provisions of subsection (f) of this section.

(f) Under such regulations in conformity with this subsection as the Administrator shall prescribe, he may waive all or any part of the rights of the United States under this section with respect to any invention or class of inventions made or which may be made by any person or class of persons in the performance of any work required by any contract of the Administration if the Administrator determines that the interests of the United States will be served thereby. Any such waiver may be made upon such terms and under such conditions as the Administrator shall determine to be required for the protection of the interests of the United States. Each such waiver made with respect to any invention shall be subject to the reservation by the Administrator of an irrevocable, nonexclusive, non-transferable, royalty-free license for the practice of such invention throughout the world by or on behalf of the United States or any foreign government pursuant to any treaty or agreement with the United States. Each proposal for any waiver under this subsection shall be referred to an Inventions and Contributions Board which shall be established by the Administrator within the Administration. Such Board shall accord to each interested party an opportunity for hearing, and shall transmit to the Administrator its findings of fact with respect to such proposal and its recommendations for action to be taken with respect thereto.“

Der in Sec. 305 des National Aeronautics and Space Act angesprochene Begriff „in the performance of any work under any contract of the Administration“ bedeutet nach

dem Verständnis der NASA selbst einmal, daß die Erfindung während der Dauer des Vertragsverhältnisses gemacht werden muß, zum andern, daß die Erfindung in Zusammenhang mit der vertraglich übernommenen Arbeit des Erfinders stehen muß. Daher fallen nur solche Erfindungen unter den Anwendungsbereich der Patentnormen, die unter einem typischen *Forschungsvertrag* („contract involving the performance of work of the research type“) entstanden sind, nicht dagegen Erfindungen aus Liefer- oder Beschaffungsverträgen für bereits fertiggestellte Produkte⁷¹⁾. „Contract“ im Sinne dieser Vorschriften bedeutet „any actual or proposed contract, agreement, understanding, or other arrangement with the National Aeronautics and Space Administration (NASA) or another Government agency on NASA's behalf, including any assignment, substitution of parties or subcontract executed or entered into thereunder ...“⁷²⁾.

Bei Auslegung des Begriffs des Interesses der Vereinigten Staaten nach Sec. 305 (f) NASAct legt die NASA in ihren neugefaßten Patent Waiver Regulations vom 30. August 1972 das Nixon-Memorandum und Statement of Government Patent Policy vom 23. August 1971 zugrunde, als dessen bedeutendste Zielsetzungen sie anerkennt, „to provide incentives to foster inventiveness and encourage reporting of inventions made under NASA contracts, to provide for the widest practicable dissemination of new technology resulting from NASA's programs, and to encourage the expeditious development and adoption of this new technology for commercial purposes⁷³⁾“. Ein Verzicht auf den Titel an Auftragnehmererfindungen soll grundsätzlich nur ausgesprochen werden, wenn folgende vier Voraussetzungen vorliegen⁷⁴⁾:

(1) The invention is not directly related to a governmental program for creating, developing, or improving products, processes, or methods for use by the general public at home or abroad.

(2) The invention is not likely to be required by governmental regulations for use by the general public at home or abroad.

(3) The invention does not directly concern the public health, public safety, or public welfare.

(4) The invention is not in a field of science or technology in which there has been little significant experience outside of work funded by the Government, or where the Government has been the principal developer of the field, and with respect to which the acquisition of exclusive rights in the invention would not likely confer on the petitioner a preferred or dominant position ...“

Obwohl weder der National Aeronautics and Space Act noch das Kennedy- oder Nixon-Memorandum und Statement of Patent Policy die Titelpolitik zur Regel und die Lizenzpolitik zur Ausnahme erklären, ist die NASA bei Prüfung der Voraussetzungen von Verzichtserklärungen stets mit großer Vorsicht zuwege gegangen⁷⁵⁾. „Advance waivers“, der Verzicht auf alle Patentrechte an Erfindungen aus einem bestimmten NASA-Auftrag, wurden nur in äußerst seltenen Fällen ausgesprochen⁷⁶⁾.

Einer diesbezüglichen Entscheidung des NASA-Verwalters geht ein kompliziertes und kostspieliges Prüfungsverfahren vor einem im Rahmen der Administration errichteten *Inventions and Contributions Board* voraus, dessen Empfehlung der Verwalter einzuholen hat⁷⁷⁾. Bis 1968 einschließlich hatte die NASA auf insgesamt 401 Patentrechte verzichtet, von denen jedoch nur 59 von ihren privaten Inhabern in

⁷¹⁾ O'Brien/Parker, Property Rights in Inventions under the National Aeronautics and Space Act of 1958, 19 Federal Bar Journal 255 ff., 256 ff. (1959).

⁷²⁾ NASA Patent Waiver Regulations, § 1245.102 (a), a.a.O.

⁷³⁾ NASA Patent Waiver Regulations, § 1245.103 (a), a.a.O.

⁷⁴⁾ NASA Patent Waiver Regulations, § 1245.105 (b), a.a.O.

⁷⁵⁾ U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the National Aeronautics and Space Administration, 1966, S. 48.

⁷⁶⁾ Vgl. NASA Patent Waiver Regulations, § 1245.104 („Advance Waivers“), a.a.O.

⁷⁷⁾ § 305 (f) National Aeronautics and Space Act, a.a.O.

⁶⁹⁾ NASA Patent Waiver Regulations (NASA Regulations, Part 1245 — Patents, Subpart 1), August 30, 1972, PTC No. 93, D-1 (1972).

⁷⁰⁾ 72 Stat. 436 (a) bzw. (f); 42 U.S.C. § 2457 (a) bzw. (f).

vollen Umfang wirtschaftlich genutzt wurden⁷⁸⁾. Im zweiten Halbjahr 1969 hatte der Board insgesamt 49 Patentverzichtsanträge seitens der Auftragnehmer der NASA untersucht und mit empfehlender Stellungnahme an den Verwalter weitergeleitet, der ihnen in 44 Fällen stattgab und sie in 5 weiteren Fällen abwies. Gleichfalls hatte der Board in diesem Zeitraum 6 Anträge auf Blankoverzicht überprüft, denen der Verwalter in 4 Fällen stattgab⁷⁹⁾.

Die Patentvorschriften des National Aeronautics and Space Act, neben denen des Atomic Energy Act von 1946 bzw. 1954 und des National Science Foundation Act von 1950 der dritte Fall patentrechtlicher Sonderregelung, waren in den ersten Jahren nach ihrem Inkrafttreten Gegenstand heftiger Kritik sowohl seitens der NASA selbst wie der interessierten Privatindustrie gewesen, die ein höheres Maß an Flexibilität und Ermessensfreiheit in der Handhabung von Erfindungsabsprachen mit Vertragsfirmen und deren Angestellten forderten. Da die Auftragnehmer der NASA oft dieselben sind wie die der FAA oder des Department of Defense, ja Forschungsaufträge oft von mehreren Behörden gemeinsam vergeben werden, fürchtete man die verständliche Abneigung der Privatindustrie, Forschungs- und Entwicklungsaufträge der NASA anzunehmen⁸⁰⁾.

So sah sich das *Committee on Science and Astronautics* des Repräsentantenhauses bereits im August 1959, ein knappes Jahr nach Erlass des National Aeronautics and Space Act, veranlaßt, diesbezügliche Untersuchungen anzustellen und die Vertreter der beteiligten Behörden und interessierten Privatunternehmen anzuhören. Ein Special Subcommittee on Patents and Scientific Inventions wurde unter dem Vorsitz von *Erwin Mitchel* ins Leben gerufen, um die verschiedenen Gesichtspunkte der Kontroverse zu beleuchten⁸¹⁾.

Der parlamentarische Unterausschuß legte dem Committee on Science and Astronautics des Repräsentantenhauses am 8. März 1960 einen im wesentlichen auf einen Neufassungsentwurf der NASA selbst zurückgehenden Abänderungsvorschlag vor, der der NASA verhältnismäßig breiten Ermessensspielraum ließ und sie nur verpflichtete, so weit Eigentumsrechte an Erfindungen in Anspruch zu nehmen, als erforderlich ist, um ihre Aufgaben sachgerecht zu erfüll-

len und dem öffentlichen Interesse zu entsprechen⁸²⁾. Das Committee on Science and Astronautics machte sich diesen Vorschlag zu eigen; er wurde 1962 vom Repräsentantenhaus verabschiedet, scheiterte jedoch am Widerstand des Senats, dessen Subcommittee on Patents, Trademarks, and Copyrights des Committee on the Judiciary sich gegen eine Abänderung des National Aeronautics and Space Act aussprach⁸³⁾.

Die NASA stellte in der Folgezeit ihre Patentpolitik auf die diesbezüglichen Vorschriften ihres Gründungsgesetzes ein und begnügte sich damit, in *flexibler Auslegung* des Gesetzeswortlautes eine den wirtschaftlichen Erfordernissen des Einzelfalles angepaßte Praxis zu verfolgen. Eine Abänderung ihrer Patentbestimmungen strebt sie seitdem nicht mehr an⁸⁴⁾.

Deckt sich die Politik der NASA hinsichtlich der Inanspruchnahme bzw. Überlassung des Vollrechts an der Erfindung ihrer Auftragnehmer im wesentlichen mit der Politik der FAA, so weicht ihre Praxis hinsichtlich der Erteilung von Lizenzen auf regierungseigene Patente insofern von der der FAA ab, als sie ihre patentierten Erfindungen, von einigen Ausnahmen abgesehen, nicht zu Einkommenszwecken benützt. Eine *recovery of the developmental costs clause* ist daher in den Lizenzverträgen der NASA nicht enthalten. Vielmehr erteilt der Verwalter allen Interessenten auf Antrag eine unwiderrufliche, gebührenfreie, grundsätzlich nicht ausschließliche Lizenz⁸⁵⁾. Zur Erteilung ausschließlicher Lizenzen ist er nunmehr unter den Voraussetzungen des Nixon-Memorandum und Statement of Government Patent Policy sowie der auf seiner Grundlage erlassenen Richtlinien der General Services Administration ermächtigt⁸⁶⁾.

Bis zum 31. Dezember 1965 hatte die NASA 107 nicht ausschließliche Lizenzen auf 46 von ihr innegehabte Patente bzw. Erfindungen, für die ein Patenterteilungsverfahren anhängig ist, erteilt. Die Lizenzen, die 6 % der von der NASA innegehabten Patente umfassen, wurden an 97 verschiedene Gesellschaften gegeben. Sie erstrecken sich vor allem auf Photogerätschaften, elektrische Schutzvorrichtungen gegen Feuer und Einbruch, Marineausrüstung, Maschinenwartung, Luft- und hydraulische Zylinder, Gummiprodukte, Hochtemperaturvakuumöfen und Krankenhauseinrichtungen⁸⁷⁾. Ein nicht unerheblicher Teil der patentierten Erfindungen der NASA wird gewerblich nicht genutzt, da er nur für die einschlägigen Regierungsbehörden von Nutzen ist⁸⁸⁾.

3. Sonstige einschlägige Behörden

Außer der FAA und NASA befassen sich verschiedene weitere Bundesbehörden der Vereinigten Staaten am Rande mit Fragen der Luft- und Raumfahrtforschung. In erster

⁷⁸⁾ NASA, 22d Semiannual Report to Congress, July 1 - December 31, 1969, S. 168. Dies geht aus dem dort angeführten zweiten Summary of Reports on Commercialization Activities of Patent Waiver Grantees hervor.

⁷⁹⁾ A.a.O., S. 168 und Appendix J und K, S. 209 f. Der Inventions and Contributions Board bewertet außerdem den Wert von Erfindungen, die von NASA-Angestellten und NASA-Vertragsfirmen gemacht wurden und schlägt dem Verwalter Prämien für die Erfinder vor. So gewährte im 2. Halbjahr 1969 der Verwalter der NASA auf Empfehlung des Board 45 Prämien in Höhe von \$ 250.- für Erfindungen und sonstige technische Beiträge von bedeutendem Wert für den Betrieb des Luft- und Raumfahrtprogramms, 39 Prämien von weniger als \$ 250.- für weniger bedeutsame Erfindungen und Beiträge, 87 Mindestprämien für die Entwicklung von und den Bericht über Erfindungen, auf Grund derer später Patentanmeldungen erfolgten sowie 159 sog. „Tech Brief Awards“ in Höhe von \$ 25.- für die Entwicklung und Offenbarung von Neuerungen, die später als NASA Tech Briefs veröffentlicht wurden; a.a.O., S. 169.

⁸⁰⁾ U.S. Congress, House of Representatives, To Amend the National Aeronautics and Space Act of 1958, Hearings before the Committee on Science and Astronautics, 86th Cong., 2d Sess., 1960, S. 26. - Bereits vor Ausfertigung des National Aeronautics and Space Act fanden die patentrechtlichen Bestimmungen starken Widerstand. Im Gegensatz zum Gesetzesentwurf des Repräsentantenhauses (H. R. 12.575) sah der entsprechende Entwurf des Senats (S. R. 3.609) keine patentrechtlichen Bestimmungen für die zu errichtende NASA vor. Das Repräsentantenhaus überprüfte daher die patentrechtlichen Bestimmungen seines Entwurfs erneut in einem eigens zu diesem Zweck eingesetzten Patent Subcommittee unter dem Vorsitz von William H. Natcher und schlug nach langer Erörterung mit Vertretern der Industrie und Patentrechtlern eine Revision vor, die dem Verwalter der NASA größere Freiheit in seinen Entscheidungen lassen sollte. Am 15. Juli 1958 kamen Repräsentantenhaus und Senat überein, eine neue Patentschrift in den Gesetzesentwurf einzufügen, die im wesentlichen dem Natcher-Vorschlag entsprach; U.S. Congress, House of Representatives, Proposed Revisions to the Patent Section, National Aeronautics and Space Act of 1958, S. 2 ff.; vgl. Aaronson, Legislative History of the Property Rights in Inventions Provisions of the National Aeronautics and Space Act of 1958, in: U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the NASA, a.a.O., S. 99 ff.

⁸¹⁾ U.S. Congress, House of Representatives, Proposed Revisions to the Patent Section, National Aeronautics and Space Act of 1958, S. 7.

⁸²⁾ A.a.O., S. 33 f. und 11.

⁸³⁾ U.S. Congress, House of Representatives, Amending the National Aeronautics and Space Act of 1958 with Respect to Property Rights in Inventions, 87th Cong., 2d Sess. 1962, S. 1; Government Patent Policy Study Committee, organized by the National Council of Patent Law Associations, Statement of Principles for the Evaluation of Federal Government Patent Policy, Washington 1962, S. 16 f. Der Neufassungsentwurf der NASA ist abgedruckt in U.S. Congress, House of Representatives, Proposed Revisions to the Patent Section, National Aeronautics and Space Act of 1958, S. 7.

⁸⁴⁾ Government Patent Policy Study Committee, a.a.O., S. 17.

⁸⁵⁾ U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the NASA, a.a.O., S. 30.

⁸⁶⁾ Um einen besseren Gebrauch der von der NASA entwickelten Technologie zu ermöglichen, gibt die NASA nunmehr in Durchführung ihrer liberalisierten Patentpolitik nach dem Nixon-Memorandum halbjährlich eine Zusammenstellung von NASA-eigenen Erfindungen heraus, die zur Erteilung von Lizenzen an die Privatindustrie offenstehen. Diese Zusammenstellung, deren zweiter Ergänzungsband mit 320 NASA-eigenen Erfindungen im August 1973 erschienen ist, enthält Kurzfassungen von Patentschriften aus 33 spezifischen technischen Kategorien und einer allgemeinen Kategorie; NASA Patent Abstracts Bibliography (1973), mit Cumulative Index Section, 2 Bde., NASA SP-7039 (02), National Technical Information Service, Springfield, Va. Ferner finden regelmäßig Konferenzen der NASA zur Erläuterung ihrer neuen Patentlizenzpolitik für die interessierte Privatwirtschaft statt. Die zweite dieser Konferenzen war für 20. September 1973 in Boston angesetzt; NASA Headquarters, Washington, D.C., Release No. 73-166, August 21, 1973.

⁸⁷⁾ U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the NASA, a.a.O., S. 31 f.

⁸⁸⁾ A.a.O., S. 39.

Linie sind dies das Department of Defense, die Atomic Energy Commission und die National Science Foundation. Dagegen wird der *Civil Aeronautics Board*, dem die Regelung und Überwachung der wirtschaftlichen Gesichtspunkte des Luftverkehrsgewerbes obliegt, nicht auf dem Sektor Forschung und Entwicklung tätig.

a) Das *Department of Defense* (DoD) ist mit seinen drei Abteilungen, dem Department of the Air Force, dem Department of the Army und dem Department of the Navy, der bei weitem größte Auftraggeber der amerikanischen Bundesregierung auf dem Gebiet von Forschung und Entwicklung. Rund 50 % aller von den Vereinigten Staaten erteilten Aufträge gehen von diesem Ministerium aus⁸⁹⁾.

Im Rahmen seiner Aufgaben betreibt der Secretary of Defense sowohl Grundlagen- wie angewandte Forschung mit Bezug auf Waffensysteme und andere militärische Erfordernisse; er vergibt zu diesem Zweck, soweit erforderlich, Forschungs- und Entwicklungsaufträge an Privatunternehmen oder Forschungseinrichtungen⁹⁰⁾. Wie die FAA und die NASA ist auch das DoD durch ausdrückliche gesetzliche Ermächtigung zur Förderung des Flugwesens aufgefordert⁹¹⁾. Während die Air Force an allen Forschungs- und Entwicklungsprogrammen teilnimmt, die mit der Luftkriegführung und -verteidigung in Beziehung stehen, beteiligen sich die Army und Navy nur insoweit an der Luft- und Raumfahrtordnung, als sie ferngesteuerte ballistische Geschosse unterhalten⁹²⁾.

Das DoD hat stets eine äußerst liberale Politik gegenüber Auftragnehmer- wie Angestelltenerfindungen betrieben. Sein Ziel ist es, ein hochwirksames, anderen Nationen überlegenes Waffensystem zu erstellen, wogegen es an der wirtschaftlichen Nutzung aus diesem Anlaß von der Industrie oder Forschungseinrichtungen gemachter Erfindungen weniger interessiert ist. Soweit nicht ein besonderes öffentliches Interesse im Spiel ist, hat das DoD daher von jeher eine strikte Lizenzpolitik betrieben, eine Titelpolitik dagegen nur in Ausnahmefällen verfolgt⁹³⁾:

„The Department of Defense generally obtains on behalf of the Government a comprehensive license of free use but does not require that full title to the new inventions be assigned to the Government.“

„... there may be some situations in which it will be desirable in the public interest to obtain full title to the inventions made under the contracts.“

Die Voraussetzungen seiner Titelpolitik beschränkte das Ministerium im wesentlichen auf neue, auch von der Industrie noch nicht erforschte technologische Gebiete⁹⁴⁾. Soweit diese Voraussetzungen nicht vorlagen, begnügte es sich mit einer unwiderruflichen, nicht ausschließlichen, nicht übertragbaren, gebührenfreien, weltweiten Lizenz.

Nach dem Memorandum von Präsident Kennedy vom 10. Oktober 1963 änderte das DoD seine Patentklauseln geringfügig ab. Am 1. Oktober 1966 faßte es seine *Armed Services Procurement Regulations* (ASPR) dahingehend neu, daß es nunmehr zwischen drei Patentkategorien unterschied, die je nach Art des Auftrags, insbesondere des Gegenstands der Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, aber auch der wirtschaftlichen Lage des Auftragnehmers, zur Anwendung kommen sollten⁹⁵⁾:

Während nach Kategorie I die Regierung das Vollrecht an der Erfindung erhält und der Auftragnehmer nur eine

nicht ausschließliche, gebührenfreie Lizenz erwirbt, erhält nach Kategorie II der Auftragnehmer das Vollrecht an der Erfindung, und die Regierung erwirbt ihrerseits nur eine unwiderrufliche, nicht ausschließliche, gebührenfreie, weltweite Lizenz. Nach Kategorie III trifft der Contracting Officer die Entscheidung über die Inanspruchnahme des Patentrechts bzw. der Lizenz durch die Regierung erst nach Identifizierung der Erfindung auf den Einzelfall (sog. Aufschubklausel; „deferred clause“).

Trotz dieser Abänderung der ASPR blieb die Praxis des DoD im wesentlichen unverändert. Es setzte in der überwiegenden Mehrzahl seiner Forschungs- und Entwicklungsaufträge seine Lizenzpolitik (Kategorie II) fort und traf nach Identifizierung der Erfindung eine Entscheidung zugunsten des Auftragnehmers (Kategorie III)⁹⁶⁾.

Derzeitig liegt eine Studie des DoD zur Anpassung der ASPR an das Nixon-Patentmemorandum und Statement of Government Patent Policy vom 23. August 1971 vor. Eine diesbezügliche Revision der ASPR dürfte demnächst erfolgen⁹⁷⁾.

b) Die *Atomic Energy Commission* ist zwar weder nach dem Atomic Energy Act von 1946 noch nach dessen Neufassung von 1954 mit spezifischer Forschungstätigkeit auf dem Gebiet von Luft- und Raumfahrt betraut, hat jedoch in den letzten Jahren in beträchtlichem Umfang Studien zu einem nuklearen Raketenprogramm und der Anwendung von Kernreaktoren im Weltraum betrieben⁹⁸⁾. Entsprechend Sec. 152 des Atomic Energy Act von 1954⁹⁹⁾ verfolgt sie hinsichtlich Atomerfindungen grundsätzlich eine Titelpolitik zugunsten der Regierung, ist jedoch berechtigt, nach pflichtgemäßem Ermessen auf ihre Rechte an der Erfindung oder Entdeckung zu verzichten:

„Any invention or discovery, useful in the production or utilization of special nuclear material or atomic energy, made or conceived under any contract, sub-contract, arrangement, or other relationship with the Commission, regardless of whether the contract or arrangement involved the expenditure of funds by the Commission, shall be deemed to have been made or conceived by the Commission, except that the Commission may waive its claim to any such invention or discovery if made or conceived by any person at or in connection with any laboratory under the jurisdiction of the Commission ... or under such other circumstances as the Commission may deem appropriate.“

Einen Verzicht auf das Patentrecht gemäß Sec. 152 Atomic Energy Act wird in der Regel für Erfindungen und Entdeckungen ausgesprochen, die aus dem Gebrauch von Ausgangsmaterial, Spaltmaterial, schwerem Wasser, radioaktiven und stabilen Isotopen, Bestrahlungsdiensten und Radioisotopen hervorgegangen sind¹⁰⁰⁾. Auf AEC-eigene Patente zu erteilende Lizenzen sind nach der Neufassung der AEC Standard Specifications for the Grant of Patent Licenses vom 20. März 1973 in der Regel nicht ausschließlich; ausschließliche Lizenzen sind in Übereinstimmung mit den Richtlinien der General Services Administration nur für begrenzte Zeitdauer und nur als Ansporn für den Einsatz von Risiko und Kapital im Interesse der praktischen Anwendung einer Erfindung vorgesehen¹⁰¹⁾.

c) Die *National Science Foundation* (NSF), die nach ihrem Gründungsakt, dem National Science Foundation Act von 1950¹⁰²⁾, die Aufgabe hat, in erster Linie Grundlagenforschung auf mathematischem, naturwissenschaftlichem und technischem Gebiet zu betreiben und den Austausch wissen-

⁸⁹⁾ Vgl. F. Goetze, Die Regelung von Patent- und Lizenzfragen in Forschungs- und Entwicklungsverträgen der amerikanischen Regierung, Weinheim 1968, S. 5.

⁹⁰⁾ 5 U.S.C. § 171 (c) (b) (2).

⁹¹⁾ 10 U.S.C. § 2273.

⁹²⁾ 10 U.S.C. § 4531 bzw. 10 U.S.C. § 7201; vgl. U.S. Congress, Senate, Patent Practices of the Department of Defense, Preliminary Report of the Subcommittee on Patents, Trademarks, and Copyrights of the Committee on the Judiciary, 87th Cong., 1st Sess., 1961, S. 2 ff.

⁹³⁾ Armed Services Procurement Regulations vom 31. Januar 1961, 9-107.1 („Patent Rights – General“).

⁹⁴⁾ U.S. Congress, Senate, Patent Practices of the Department of Defense, a.a.O., S. 50.

⁹⁵⁾ Armed Services Procurement Regulations vom 1. Oktober 1966, 9-107.3; abgedruckt bei Goetze, a.a.O., S. 52 ff.

⁹⁶⁾ Goetze, a.a.O., S. 17.

⁹⁷⁾ PTCJ No. 112, A-8 (1973).

⁹⁸⁾ United States Atomic Energy Commission, Major Activities in the Atomic Energy Programs, January–December 1970, Kap. 7, S. 173 ff.

⁹⁹⁾ 42 U.S.C. § 2182.

¹⁰⁰⁾ AEC Regulations, Part 83 – Waiver of Patent Rights, 10 C.F.R. 14, § 935.

¹⁰¹⁾ AEC Regulations, Part 81 – Patent Licensing Regulations, revised March 20, 1973 and March 30, 1973 (81.11 [b]), in PTCJ No. 121, F-1 (1973) bzw. PTCJ No. 122, D-1 (1973).

¹⁰²⁾ 42 U.S.C. §§ 1861–1881.

schaftlicher Informationen zu fördern und zu koordinieren¹⁰³), befaßt sich zwar nicht mit Fragen der angewandten Luft- und Raumfahrt, liefert jedoch oft die wissenschaftlichen und technischen Ausgangsgrundlagen für die angewandte Forschung der FAA und NASA.

Ähnlich wie das DoD verfolgt die NSF grundsätzlich eine *Lizenzpolitik*. Die Ermächtigung hierzu entnimmt sie ihrem Gründungsakt, der ihr bei der Wahl ihrer Patentpolitik und -praxis freie Hand läßt und sie nur auffordert, zu handeln „in a manner calculated to protect the public interest and the equities of the individual or organization with which the contract or other arrangement is executed“¹⁰⁴). Über die Auswirkungen des Nixon-Memorandums und Statement of Government Policy auf die Patentpraxis der NSF bestehen bislang keine Unterlagen.

V. Schlußfolgerungen

Die Patentpolitik der auf dem Gebiet der Luft- und Raumfahrtforschung und -entwicklung tätigen Behörden bietet ein Bild sachlich oft ungerechtfertigter *Uneinheitlichkeit*, das weder durch das Kennedy-Memorandum von 1963 beseitigt werden konnte noch wohl durch das Nixon-Memorandum von 1971 ausgeräumt werden wird. Sie schwankt, um mit den Worten einer Studie des Repräsentantenhauses zur Patentpolitik der NASA zu sprechen, zwischen einer „favor-the-Government policy“, nach der die Behörde grundsätzlich das Patentrecht erwirbt, einerseits und einer „favor-the-contractor policy“, wonach die Behörde grundsätzlich zugunsten des Auftragnehmers auf das Patentrecht verzichtet, andererseits. Zwischen beide Pole käme als wünschenswerter Mittelweg eine flexible „balance-the-interests policy“ zu stehen, wonach die Behörde unter Abwägung der jeweiligen Belange von Auftragnehmer und Auftraggeber und unter Berücksichtigung der übergreifenden Interessen der Vereinigten Staaten über die Inanspruchnahme oder den Verzicht des Patents entscheidet¹⁰⁵).

Zugunsten einer Belassung des Patentrechts beim Auftragnehmer („Government waiver policy“) spricht, daß sie nachgewiesenermaßen die Erfindungs- und Offenbarungsfreudigkeit der Auftragnehmer und ihrer Angestellten erhöht, wogegen eine strikte Titelpolitik die gegenteilige Wirkung zeitigt. Auf das Beispiel der NASA, Hauptverfechterin einer Titelpolitik, bezogen, bedeutet dies, daß die Anzahl der offenbarten Erfindungen aus NASA-Aufträgen nur rund 10 % der normalerweise aus gleichgewichtiger Forschungs- und Entwicklungstätigkeit der Privatwirtschaft zu erwartenden Offenbarungen beträgt; sie liegt im Verhältnis zu den diesbezüglichen Forschungs- und Entwicklungsausgaben der NASA auch niedriger als für andere Behörden, die eine Lizenzpolitik betreiben¹⁰⁶).

Die behördliche Patentpolitik kann jedoch nicht isoliert als solche gesehen werden. Sie ist im Gesamtrahmen einer freien Wirtschaftsordnung zu werten, die Wettbewerb im Handel wie in Forschung und Entwicklung zu einem unangefochtenen Leitbild erhebt und jede Form der Monopolisierung als unzulässigen Eingriff in die geschützten Rechtsgüter der Mitbewerber betrachtet.

Eine strikte Lizenzpolitik, d. h. die grundsätzliche Belassung der Vollrechte beim Auftragnehmer, erhöht zwar die Erfindungs- und Offenbarungsfreudigkeit der Auftragnehmer, leistet jedoch unerwünschter Konzentration wirtschaftlicher Macht in den Händen weniger Großfirmen Vorschub, die den Löwenanteil der von der Regierung vergebenen Forschungs- und Entwicklungsaufträge bestreiten.

So flossen beispielsweise im Jahre 1962 25 % der Forschungsfonds des Department of Defense bzw. 32 % der Fonds der NASA an nur drei Großfirmen, nämlich General Dynamics, Lockheed und Boeing; 56 % der Forschungsfonds des Department of Defense bzw. 54 % der Forschungsfonds der NASA kamen den 10 größten Auftragnehmern, nämlich General Dynamics, Lockheed, Boeing, North American, General Electric, Martin Marietta, Western Electric, Aerojet-General, Douglas und Sperry Rand zugute¹⁰⁷). Die gleiche Konzentration spiegelt sich in der Anzahl der gemachten Offenbarungen von Erfindungen durch Regierungsauftragnehmer wider: 37 % aller Offenbarungen aus NASA-Aufträgen wurden von den 4 größten Auftragnehmern, 51 % von den 8 größten, 72 % von den 20 größten und 92 % von den 100 größten Auftragnehmern gemacht¹⁰⁸).

Der Attorney General hatte die Gefahr der Konzentration von Patenten aus Forschungs- und Entwicklungsverträgen mit Regierungsbehörden bereits 1947 erkannt und im Interesse der Stärkung freien Wettbewerbs *öffentliches Eigentum und Kontrolle* der diesbezüglichen Patente gefordert¹⁰⁹):

„Where patentable inventions are made in the course of performing a Government-financed contract for research and development, the public interest requires that all rights to such inventions be assigned to the Government and not left to the private ownership of the contractor. Public control will assure free and equal availability of the inventions to American industry and science; will eliminate any competitive advantage to the contractor chosen to perform the research work; will avoid undue concentration of power in the hands of a few large corporations; will tend to increase and diversify available research facilities within the United States to the advantage of the Government and the national economy; and will thus strengthen our American system of free, competitive enterprise.“

1956 wich er von dieser Auffassung offensichtlich ab und begnügte sich damit festzustellen, daß ein unverhältnismäßiger Teil der Forschungsfonds der Regierung an die größten Firmen fließe, die bereits in ausreichendem Umfang Nutznießer ihrer Forschungsaufträge durch nachfolgende Beschaffungsverträge, die gewerbliche Anwendung ihrer Forschungsergebnisse, wissenschaftlich geschultes Personal sowie technische Informationen seien¹¹⁰). Seine Empfehlungen gingen nunmehr dahin, unerwünschter Patentkonzentration aus Forschungs- und Entwicklungsverträgen weniger durch eine rigorose Titelpolitik als durch stärkere Berücksichtigung mittlerer und kleinerer Unternehmen bereits *im Stadium der*

107) R. J. Barber, *Economic and Legal Problems of Government Patent Policies*, Washington 1963, S. 9, Tabelle 5.

108) U.S. Congress, House of Representatives, *An Evaluation of the Patent Policies of the NASA*, a.a.O., S. 26, Tabelle 3-9 „Concentration ratios for contractor disclosures and for cumulative prime contracts“.

109) Department of Justice, *Investigations of Government Patent Practices and Policies: Report and Recommendations of the Attorney General to the President*, 1947, Bd. 1, S. 37.

110) Report of the Attorney General pursuant to § 708 (e) of the Defense Production Act of 1950, as amended, November 9, 1956, mimeographed version, S. 19 ff.

103) 42 U.S.C. § 2862 (a).

104) 42 U.S.C. § 2871 (a); vgl. Government Patent Policy Study Committee, a.a.O., S. 17; U.S. Congress, Senate, *Patents, Trademarks, and Copyrights*, 1960, S. 13.

105) U.S. Congress, House of Representatives, *An Evaluation of the Patent Policies of the NASA*, a.a.O., S. 101.

106) A.a.O., S. 27.

Auswahl der Auftragnehmer wirksam zu begegnen. Das Ergebnis dieser Untersuchungen des Attorney General wurde 1966 durch die im Auftrag des Repräsentantenhauses angefertigte Studie zur Patentpolitik der NASA in wesentlichen Punkten bestätigt. Die Studie gipfelt in drei Empfehlungen¹¹¹⁾:

- 1) Die NASA sollte ein neues System von Anreizen in Zusammenarbeit mit ihren Auftragnehmern schaffen, um die schöpferische Tätigkeit der Angestellten ihrer Auftragnehmer zu heben;
- 2) die NASA sollte liberalere Vorschriften für die Erteilung ausschließlicher Lizenzen erlassen; und

- 3) die NASA sollte ihre Patentverzichtregeln liberaler auslegen und einheitlicher gestalten.

Inwieweit das Nixon-Memorandum und Statement of Government Patent Policy von 1971 und die auf seiner Grundlage neugefaßten NASA Patent Waiver Regulations von 1972 und General Services Administration Regulations von Anfang 1973 zu einer Verwirklichung vor allem von Empfehlung 2) und 3) beitragen, wird abzuwarten sein. Vorab allerdings wäre, um dem Geist der freiheitlichen amerikanischen Wirtschaftsverfassung zu entsprechen, durch gezielte Auftragspolitik der Behörden Vorkehrung gegen schädliche Patentkonzentration aus Forschungs- und Entwicklungsaufträgen der öffentlichen Hand zu treffen.

[A 216]

¹¹¹⁾ U.S. Congress, House of Representatives, An Evaluation of the Patent Policies of the NASA, a.a.O., S. 92.