

Motifs de la Décision

1 **Résumé des faits**

1.1 Le brevet contesté EP 1 612 126 B1, publié le 23.09.2009 (Bulletin 2009/39), est basé sur la demande de brevet européen 04291671.8, avec date de dépôt 01.07.2004.

Le titulaire du brevet est : Jean Chereau SAS, 50220 Ducey (FR).

1.2 Une opposition a été reçue à l'OEB par courrier électronique le 02.06.2010 de la part de : Schmitz Cargobull AG, Siemensstr. 50, 48341 Altenberge (DE).

L'opposant requiert la révocation complète du brevet contesté et à titre subsidiaire une procédure orale. Le motif est l' article 100(a) CBE.

Les documents suivants ont été cités par l'Opposant:

D1: BR7502621U

D1a: Listage de la base de donnée espacenet relative à D1

D1b: Traduction en Allemand de D1

D1c: Figure annotée de D1

D2: US 1,583,636

D3: US 4,955,754

D4: US 6,109,675

D5: FR 2 812 254 A1

L'opposant est d'avis que la première revendication n'est pas nouvelle vis-à-vis du document D1. Toutes les revendications dépendantes ne sont pas brevetables non plus.

1.3 Le titulaire a répondu avec un fax daté 24.09.2010.

Il requiert que l'opposition soit rejetée et à titre subsidiaire, la tenue d'une procédure orale.

Il est d'avis que les revendications, en particulier la première, sont nouvelles et inventives.

1.4 Avec une lettre du 14.01.2011 l'opposant réaffirme sa position que la première revendication n'est pas nouvelle vis-à-vis de D1.

1.5 Le 24-06-2011 la division d'opposition cite les deux parties à une procédure orale pour le 01-12-2011. Selon l'avis provisoire dans l'annexe à la citation, le brevet contesté semble satisfaire les exigences de la CBE.

1.6 Avec une lettre du 26-09-2011 le titulaire réaffirme sa requête principale et dépose quatre requêtes auxiliaires.

1.7 En 01-12-2011 la procédure orale a lieu en présence des deux parties. À la fin la division d'opposition rejette l'opposition.

- 1.8 Les termes de la première revendication du brevet contesté sont exposés ci-dessous, avec la numérotation des caractéristiques techniques comme proposée par l'opposant :
1. Dispositif de châssis de véhicule automobile
 2. pourvu d'un corps de châssis (2) allongé
 3. s'étendant sensiblement horizontalement,
 4. d'au moins un bras de butée (19)
 5. monté à une extrémité arrière du corps de châssis (2),
 6. et s'étendant vers l'extérieur de façon sensiblement transversale par rapport audit corps,
 7. d'un élément amortisseur (26)
 8. apte à amortir les efforts lors d'un choc du bras de butée avec un élément extérieur au dispositif, et
 9. d'au moins un rouleau (27, 28)
 10. monté à rotation sensiblement horizontalement et
 11. apte à venir en appui contre un élément extérieur au dispositif lors dudit choc, caractérisé en ce que
 12. le bras de butée (19) est mobile longitudinalement par rapport au corps de châssis (2) et en ce que
 13. l'élément amortisseur (26) est monté entre le corps de châssis et une face avant du bras de butée (19),
 14. le ou les rouleaux (27, 28) étant montés sur une face arrière dudit bras de butée.
- 1.9 Il est fait référence au brevet pour les sous-revendications.

2 **Avis motivé**

2.1 Recevabilité de l'opposition

L'opposition satisfait les conditions des articles 99(1) et 100 CBE ainsi que des règles 3 et 76 de la CBE; elle est donc recevable.

2.2 Nouveauté de la revendication 1 vis-à-vis de D1; Art.100(a) CBE

Dans sa notification d'opposition et pendant la procédure orale, l'opposant allègue le fait que D1 détruit la nouveauté de l'objet de la première revendication. Le titulaire conteste ce fait.

D1 concerne un dispositif de prévention de l'encastrement de véhicules sous un châssis de camion. D1 divulgue un:

1. Dispositif de châssis de véhicule automobile (voir les figures)
2. pourvu d'un corps de châssis (châssis) allongé
3. s'étendant sensiblement horizontalement,
4. d'au moins un bras de butée (3)
7. d'un élément amortisseur (1)
8. apte à amortir les efforts lors d'un choc du bras de butée avec un élément extérieur au dispositif, et
9. d'au moins un rouleau (5)
10. monté à rotation sensiblement horizontalement et
11. apte à venir en appui contre un élément extérieur au dispositif lors dudit choc, caractérisé en ce que
12. le bras de butée (3) est mobile longitudinalement par rapport au corps de châssis et en ce que
14. le ou les rouleaux (5) étant montés sur une face arrière (4) dudit bras de butée.

L'objet de la revendication se distingue donc de D1 par les caractéristiques suivantes:

5. (le bras de butée est) monté à une extrémité arrière du corps de châssis,
6. (le bras de butée) s'étendant vers l'extérieur de façon sensiblement transversale par rapport audit corps,
13. l'élément amortisseur est monté entre le corps de châssis et une face avant du bras de butée.

L'opposant est de l'avis que la revendication doit être interprétée en tenant compte de l'Article 69 CBE comme expliqué dans la décision T1279/04 et dans ce cas on pourrait interpréter les termes de la revendication de telle manière que D1 divulgue les trois caractéristiques listées ci-dessus.

La division d'opposition ne partage pas cette opinion. La division voudrait préciser que tout d'abord elle est liée aux dispositions de la Convention sur le Brevet Européen et que la portée des décisions des Chambres de recours est en principe limitée aux affaires soumises. La division doit donc suivre la Convention et en suite consulter les Directives (Partie Générale-3.2). À ce point on voudrait rappeler que l'Art. 69 CBE concerne l'étendue de la protection, quand le motif de cette opposition concerne la nouveauté, Art. 54 CBE, qui fait parties des critères de patentabilité, Art. 52 CBE. On est d'accord avec l'opposant que l'interprétation d'une revendication est un aspect important pour déterminer la nouveauté. En effet, l'Art.84 CBE requiert que pour délivrer un brevet, les revendications doivent être claires. Plus précisément, l'article 84 CBE exige que les revendications doivent être fondées sur la description et les Directives C-III-4.2 précisent "qu'il convient

également de lire la revendication en tentant d'en dégager la signification technique". Et c'est exactement une lecture de la première revendication conforme aux Directives et la CBE qui amène la division d'opposition à aboutir à la conclusion que les trois caractéristiques 5, 6 et 13 ne sont pas divulguées.

Concernant la caractéristique 5, l'opposant est de l'avis que le bras (3) de D1 est monté à une extrémité arrière du corps de châssis. Ca, parce que le terme "extrémité arrière" est défini dans le paragraphe [0025] du brevet contesté comme : "on entend ici par "extrémité arrière", l'extrémité des longerons destinée à supporter une partie arrière d'un véhicule automobile". En combinaison avec les sous revendications 4 et 5 où il est écrit que les bras d'appui (13, 14) et les jambes de force (17, 18) sont supportés par le corps de châssis, permettrait d'entendre dans la figure 1 du brevet contesté, toute la partie arrière du châssis y compris la partie entre les longerons transversales (6) et (12) comme "extrémité arrière". Il s'en suit que par analogie les bras (3) du D1 sont donc montés et supportés par une partie arrière du châssis. La division d'opposition comprend différemment le passage auquel se réfère l'opposant. Il est exact que ce passage est relatif à l'extrémité arrière du longerons, mais nulle part dans la description il n'est divulgué que cette extrémité inclut les bras d'appui (13, 14) ou les jambes de force (17, 18). Au contraire, le même paragraphe [0025] spécifie que ce sont les jambages (7) et (8) qui sont montées à l'extrémité arrière, et ceci est confirmé par le paragraphe [0030]. Il en résulte que la partie arrière du châssis, incluant la partie entre les longerons transversales (6) et (12), ne fait donc pas partie de l'extrémité arrière. En conséquence, les bras (3) de D1 ne sont pas montés à une extrémité arrière du corps de châssis, mais comme on le voit clairement à la figure 1, sont montés à une distance L de l'extrémité.

L'opposant est de l'avis que les bras arrières (3) s'étendent de façon transversale au châssis. Selon lui, la direction "transversale" n'est pas clairement définie dans le brevet et on ne peut pas exclure une interprétation où cette direction correspond avec la direction perpendiculaire et verticale au plan du châssis. En particulier parce qu'on ne pourrait pas définir un terme technique dans une revendication par une définition particulière donnée dans un seul exemple, comme dans le brevet contesté. Dans ce cas, une direction transversale inclut aussi une direction perpendiculaire au châssis et donc les bras (3) de D1 s'étendent vers l'extérieur de façon sensiblement transversale par rapport au corps du châssis.

La division d'opposition a une autre opinion: au sens mathématique, la direction verticale serait une des directions transversales à un corps

longitudinal. Mais selon le sens normal de la technique à considérer (voir Directives, C-III-4.2), qui serait le domaine des châssis de véhicule, la direction transversale est la direction latérale, à droite ou à gauche, du châssis. Une telle interprétation du terme transversal est en accord avec la description, voir par ex. les paragraphes [0011]-[0013] ou [0024]-[0026] et aussi les documents similaires cités dans le rapport de recherche, en particulier US4541661 et US5004394, où on parle toujours des trois directions : longitudinale, transversale et verticale. Une interprétation selon l'opposant ne serait pas fondée sur la description, contrairement à l'article 84 CBE. Avec une interprétation correcte, telle que supportée par la description, du terme "transversale", le bras (3) de D1 ne s'étend pas transversalement au corps de châssis de véhicule mais verticalement.

L'opposant est de l'avis que dans D1 l'élément amortisseur (1) est monté entre le corps de châssis et une face avant du bras de butée. Selon lui, on doit considéré comme face avant toute la partie du bras de buté qui contourne l'élément amortisseur (1) et que continue vers le bas jusqu' à l'élément (4) comme précisé dans le dessin déposé pendant la procédure orale. Au contraire, la division trouve cette définition de "face avant" arbitraire car n'ayant aucun support dans D1. En effet, la division d'opposition n'aperçoit pas clairement une face avant du bras (3) dans D1. Au contraire, la division reconnaît clairement que l'amortisseur (1) est positionné sur une face supérieure du bras (3).

L'objet de la revendication 1 est nouveau vis-à-vis de D1.

2.3 Inventivité de la revendication 1 vis-à-vis de D1; Art.100(a) CBE

Pendant la procédure orale, l'opposant allège le fait que D1 en combinaison avec la connaissance de l'homme du métier ou avec D2 détruit l'inventivité de l'objet de la première revendication. Le titulaire conteste ce fait.

Selon les Directives C-IV-11.5, il convient d'appliquer l'approche problème-solution et de ne s'en écarter qu'à titre exceptionnel.

Donc, considérant D1 comme l'état de la technique le plus proche, l'invention telle que revendiquée s'en distingue que par les caractéristiques 5, 6 et 13, voir section 2.2 ci-dessus. Ces caractéristiques ont l'effet de permettre l'accostage d'un véhicule en marche arrière contre un quai de chargement, sans détériorer les surfaces du quai et du châssis lors de l'accostage. Le problème technique objectif au regard de D1 devient alors la détérioration du quai et du châssis quand ce véhicule s'accoste à un quai. La troisième étape de l'approche problème-solution consiste à répondre à la question de savoir si l'état de la technique dans son ensemble contient un enseignement qui aurait

incité l'homme du métier, confronté au problème technique objectif, à modifier ou à adapter D1 en tenant compte de cet enseignement de telle sorte qu'il serait parvenu à un résultat couvert par la revendication et par conséquent au même résultat que l'invention. Dans le cas présent on ne trouve, ni dans la connaissance de l'homme du métier ni dans D2, l'indice ou la preuve que l'homme du métier serait parvenu à l'objet de la revendication.

L'opposante est de l'avis qu'il fait simplement parties de la connaissance de l'homme du métier de contempler le pivotement des deux bras (3) de 90 degrés vers l'extérieure et ainsi arriver à l'objet revendiqué.

La division d'opposition ne partage pas cette opinion. Le pivotement des deux bras (3) n'est pas pour l'homme du métier une mesure simple. En particulier si on étudie la figure 7 de D1, on voit que les deux bras (3) sont connectés entre eux par une barre (4). De plus, D1 enseigne comment prévenir l'encastrement de véhicules sous un châssis de camion. Si on pivote les deux bras, le camion perd cette caractéristique qui est l'essence de D1.

L'opposant est de l'avis que D2 enseigne à l'homme du métier qu'il est évident d'adopter des bras transversales en combinaison avec des rouleaux. La division d'opposition ne partage pas cette opinion. D2 divulgue un dispositif pour accrocher un véhicule à côté d'un autre véhicule et pas pour accrocher la partie arrière d'un camion à un quai de chargement, l'homme du métier qui est toujours l'homme du métier qui travaille dans le domaine des châssis de camions, ne considérerait pas l'enseignement de D2 pour résoudre le problème objectif. De plus, D2 ne montre pas des rouleaux à rotation horizontale. Les différences entre l'objet de la revendication 1 et la divulgation de D1 sont telles que la division d'opposition est de l'avis qu'il n'est pas évident pour l'homme du métier de modifier D1 de telle manière qu'il aboutirait à l'objet de la revendication.

L'objet de la revendication 1 est inventive vis-à-vis de D1.

3 **Conclusion**

- 3.1 Par conséquent, le motif d'opposition ne s'oppose pas au maintien du brevet européen tel que délivré. L'opposition est rejetée (art. 101(2) CBE).