

**Code de distribution interne :**

- (A) [ - ] Publication au JO
- (B) [ - ] Aux Présidents et Membres
- (C) [ - ] Aux Présidents
- (D) [ X ] Pas de distribution

**Liste des données pour la décision  
du 27 mai 2021**

**N° du recours :** T 0715/19 - 3.2.01

**N° de la demande :** 12711418.9

**N° de la publication :** 2694372

**C.I.B. :** H04N5/232, H04N7/18, B64D45/00,  
B64D47/08

**Langue de la procédure :** FR

**Titre de l'invention :**  
AERONEF POURVU D'UN SYSTEME DE SURVEILLANCE

**Titulaire du brevet :**  
Latecoere

**Opposante :**  
AIRBUS Operations GmbH

**Référence :**

**Normes juridiques appliquées :**  
CBE Art. 56

**Mot-clé :**  
Activité inventive - (non)

**Décisions citées :**

**Exergue :**



**Beschwerdekammern**  
**Boards of Appeal**  
**Chambres de recours**

Boards of Appeal of the  
European Patent Office  
Richard-Reitzner-Allee 8  
85540 Haar  
GERMANY  
Tel. +49 (0)89 2399-0  
Fax +49 (0)89 2399-4465

N° du recours : T 0715/19 - 3.2.01

**D E C I S I O N**  
**de la Chambre de recours technique 3.2.01**  
**du 27 mai 2021**

**Requérante :** AIRBUS Operations GmbH  
(Opposante) Kreetslag 10  
21129 Hamburg (DE)

**Mandataire :** Isarpatent  
Patent- und Rechtsanwälte Behnisch Barth Charles  
Hassa Peckmann & Partner mbB  
Friedrichstrasse 31  
80801 München (DE)

**Intimée :** Latecoere  
(Titulaire du brevet) 135 Rue de Périole  
31500 Toulouse (FR)

**Mandataire :** Ipside  
6, Impasse Michel Labrousse  
31100 Toulouse (FR)

**Décision attaquée :** **Décision intermédiaire de la division  
d'opposition de l'office européen des brevets  
postée le 9 janvier 2019 concernant le maintien  
du brevet européen No. 2694372 dans une forme  
modifiée.**

**Composition de la Chambre :**

**Président** G. Pricolo  
**Membres :** J. J. de Acha González  
A. Jimenez

## Exposé des faits et conclusions

- I. Le recours de l'opposante est formé contre la décision de la division d'opposition ayant maintenu le brevet européen 2694372 sous une forme modifiée.
- II. La division d'opposition a estimé entre autres que l'objet de la revendication 1 de la requête auxiliaire 1 impliquait une activité inventive (article 56 CBE) au vu de la combinaison de **E5** (EP 1 440 883 A) avec **D2** (US 6 831 680 B), **E10** (WO 95/06303 A) ou **E17** (FR 2 902 592 A).

Les pièces suivantes sont citées dans la décision:

- NPL1:** "Minimum Operational Performance Specification for Flight Door Deck Monitoring System", ED 123, Mars 2005;
- NPL2:** "International Standards and Recommended Practices - Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation - Operation of Aircraft - Chapter 13", ICAO, 28 novembre 2002;
- NPL3:** "TACARE Report - Regulations regarding flight crew exiting cockpit du ring flight", 08/11/2008, [https://www.tacare.org.tw/sub\\_en/reportDetail.aspx?uid=399&pid=399&id=357](https://www.tacare.org.tw/sub_en/reportDetail.aspx?uid=399&pid=399&id=357);
- NPL4:** "Air France: la sureté de l'Airbus A380 en question", Le Figaro, 15/03/2011 , <http://www.lefigaro.fr/societes/2011/03/15/04015-20110315ARTFIG00550-airfrance-la-surete-de-l-airbus-a380-en-question.php>;
- NPL5:** "Operation of Commercial Air Transport - Aeroplanes", Civil Aviation Requirements,

Government of India, 21/07/2010, téléchargeable depuis <http://daca.nie.in/ftppub/d2o-o2.pdf>;

**NPL6:** "Lexinet - Airbus Reference Language - Abbreviations (Approved and For Information)", AIRBUS, 19/03/2007, téléchargeable depuis [http://www.smartcockpit.com/docs/airbus\\_abbreviations\\_4.pdf](http://www.smartcockpit.com/docs/airbus_abbreviations_4.pdf);

**PAT1:** WO 2011/047998 A;

**PAT2:** FR 2 904 497 A.

III. Une procédure orale devant la chambre a eu lieu le 27 mai 2021 par visioconférence.

La requérante (opposante) a demandé que la décision contestée soit annulée et que le brevet soit révoqué.

L'intimée (titulaire du brevet) a demandé que le recours soit rejeté.

IV. La revendication 1 de la requête auxiliaire 1 à l'origine de la décision s'énonce comme suit (découpage conformément à la décision attaquée):

- [1.1] Aéronef (11) comportant un habitacle passagers (21),
- [1.2] ledit habitacle comportant une allée transversale (13) et une allée longitudinale (15) se croisant en une zone de croisement (19),
- [1.3] une première porte d'accès (14) étant située à une extrémité de l'allée transversale (13) et une deuxième porte d'accès (22) étant située à une extrémité de l'allée longitudinale (15),
- [1.4] ladite première porte d'accès permettant d'accéder de l'extérieur de l'aéronef (11) à l'habitable (21) et ladite seconde porte d'accès permettant d'accéder de l'habitable (21) à une cabine de pilotage (12) de l'aéronef (11),

- [1.5] caractérisé en ce que ledit aéronef comporte un système de surveillance CDSS «Cockpit Door Surveillance System» de la seconde porte d'accès,
- [1.6] et en ce que ledit système de surveillance CDSS comporte une caméra présentant un champ de vision panoramique, dite «caméra panoramique» (17),
- [1.7] ladite caméra panoramique présentant un champ de vision en azimut de largeur angulaire 360 degrés et étant logée dans un plafond de l'habitacle (21) et étant positionnée au niveau de la zone de croisement (19) de sorte qu'une zone d'intérêt associée à la première porte d'accès (14) et une zone d'intérêt associée à la deuxième porte d'accès se trouvent dans le champ de vision de la caméra panoramique,
- [1.8] ladite caméra panoramique comportant une caméra fixe associée à un objectif fixe permettant de focaliser simultanément la totalité du champ de vision panoramique sur la caméra fixe.

## **Motifs de la décision**

- 1. *Activité inventive*
- 1.1 L'objet de la revendication 1 du brevet tel que jugé conforme à la CBE par la division d'opposition n'implique pas d'activité inventive au vu de la combinaison de E5 avec D2, E10 ou E17 (article 56 CBE).
- 1.2 La chambre partage l'avis de la requérante selon lequel l'objet de la revendication 1 diffère de l'aéronef divulgué dans E5 seulement par la caractéristique 1.8.

1.2.1 L'intimée considère au contraire que le document E5 ne divulgue pas les caractéristiques 1.2, 1.5, 1.6, 1.7 et 1.8 de la revendication 1. Selon elle, à aucun moment le document E5 ne décrit ou suggère d'utiliser le système de surveillance divulgué pour identifier les personnes qui souhaitent accéder à la cabine de pilotage. Le système de surveillance du document E5 ne saurait donc être considéré comme un système de surveillance CDSS (Cockpit Door Surveillance System), mais constitue plutôt comme un système CVMS (Cabin Video Monitoring System). Un système de surveillance CDSS requiert implicitement, pour l'homme du métier, de permettre d'identifier les personnes qui souhaitent accéder à la cabine de pilotage et de surveiller toute la zone se trouvant en dehors de ladite cabine de pilotage à proximité de la porte, au contraire d'un système CVMS qui en aucun cas ne permettrait de réaliser une telle identification. La caractéristique 1.5 ne serait donc pas divulguée. Comme les caméras de E5 ne font pas partie d'un système de surveillance CDSS, la caractéristique 1.6 ne serait pas non plus divulguée.

De même, ni la figure schématique 1 de E5 ni la description ne permettraient de déterminer le positionnement exact de la caméra la plus à gauche dans la figure 1 ni si une zone d'intérêt associée à la porte d'accès à la cabine de pilotage qui permettrait l'identification de personnes est couverte par cette caméra. La caractéristique 1.7 ne serait donc pas divulguée par E5.

Enfin, E5 ne décrirait pas non plus la caractéristique 1.2 puisque la porte d'accès à la cabine de pilotage se trouve dans un dégagement par rapport à une allée transversale à l'extrémité de laquelle se trouve une porte d'accès permettant d'accéder de l'extérieur de l'aéronef à l'habitacle. Un tel dégagement ne pourrait

être considéré par l'homme du métier comme étant une allée longitudinale.

- 1.2.2 En ce qui concerne la caractéristique 1.5 la chambre considère, en accord avec l'intimée, qu'un système CDSS d'un aéronef implique pour l'homme du métier un système de surveillance qui permet d'identifier les personnes qui souhaitent accéder à la cabine de pilotage et de surveiller la zone se trouvant en dehors de ladite cabine de pilotage à proximité de la porte (cf. NPL1-NPL6 et PAT1 et PAT2). Cette identification - contrairement aux allégations de la requérante - ne se réduit pas à une distinction binaire entre personne "autorisée" et "non-autorisée", mais implique de reconnaître la personne en question. La distinction entre une personne autorisée et non-autorisée est une conséquence de l'application d'un critère donné sur une personne identifiée par l'utilisateur au moyen du système de surveillance pour consécutivement la classer dans un groupe ou l'autre. Cette exigence pour un système CDSS signifie donc d'un point de vue technique que la caméra ou les caméras qu'il utilise doit/doivent fournir une résolution telle que la dite identification des personnes peut être réalisée.

En tenant compte des caractéristiques d'un système CDSS telles que définies ci-dessus, la chambre considère que le système de surveillance montré dans le document E5 - qui n'est nul part explicitement décrit en E5 comme un système CDSS, CVMS ou même comme un système appartenant aux deux catégories - remplit les critères d'un système CDSS pour aéronef. En effet, le système de sécurité pour aéronef de E5 dispose de caméras capables de fournir une vision diurne et nocturne, dans un angle de 360°, grand angle et zoom, de manière à garantir une



vision parfaite dans n'importe quelle partie de l'avion (cf. para. 6 et 26, figure 1 de E5). Par conséquent, la caméra 1 montrée dans la figure 1, qui est située le plus à la gauche, est une caméra qui permet une vision parfaite dans un angle de 360° de toute la zone de l'aéronef qui comprend l'allée transversale depuis la porte d'accès de l'extérieur et la zone située devant la porte d'accès de l'habitacle à la cabine de pilotage. Une caméra qui donne une telle vision est donc une caméra qui permet d'identifier les personnes qui se trouvent dans cette zone d'intérêt exactement de la même façon qu'un système CDSS puisque pour arriver à une vision parfaite de cette partie de l'avion, il est implicitement requis une résolution de la caméra suffisante pour pouvoir faire une telle identification.

1.2.3 Quant à la caractéristique 1.2, la chambre, en accord avec la division d'opposition dans sa décision, ne constate pas de différences en comparant la figure 1 du brevet contesté et la figure 1 de E5. Même si ces figures représentent des vues schématiques des aéronefs, l'homme du métier, prenant en compte leur description associée, déduit directement et sans ambiguïté que la porte 30 du brevet, tout comme celle de l'accès à la cabine de pilotage dans la figure 1 de E5, se trouve aussi dans un dégagement par rapport à l'allée transversale et que ces deux portes sont donc situées à une extrémité de l'allée longitudinale de l'habitacle définie par le couloir entre les sièges des passagers qui se prolonge jusqu'à ladite porte en croissant l'allée transversale.

1.2.4 En ce qui concerne la caractéristique 1.6, l'argument de l'intimée est inopérant, puisque il se fondait sur l'argument que le système de E5 ne qualifiait pas un système CDSS.

1.2.5 Au sujet de la caractéristique 1.7, il se déduit de la figure 1 schématique de E5 et de sa description (cf. para. 26) que la caméra 1 de gauche vise la zone d'accès entre la cabine passagers et le cockpit, soit la zone de croisement revendiquée, et que, étant donné qu'elle garantit une vision parfaite dans n'importe quelle partie de l'avion, les zones associées à la porte d'accès de l'extérieur et à la porte du cockpit se trouvent dans son champ de vision. Clairement, pour l'homme du métier, le dôme de la caméra 1 de gauche est logé dans le plafond de l'habitacle pour permettre la vision de cette zone de l'aéronef.

La division d'opposition avait aussi considéré dans sa décision au sujet de la caractéristique 1.7 que E5 ne divulguait pas si les caméras étaient des caméras aptes à reproduire la totalité du champ de vision de 360° simultanément. La chambre ne partage pas cette analyse car il se déduit du paragraphe 6 de E5 directement et sans ambiguïté que les caméras du système de E5 sont des caméras capables de fournir une vision diurne et nocturne, dans un angle de 360°, en grand angle et zoom, en d'autres termes des caméras panoramiques avec un champ de vision de 360° en grand angle avec une capacité de zoom.

1.3 Étant donné que E5 décrit un aéronef comportant les caractéristiques 1.1 à 1.7 de la revendication 1, ce document constitue, contrairement à l'avis de la division d'opposition dans sa décision, un point de départ approprié pour l'évaluation de l'activité inventive de l'objet de la revendication 1.

1.4 E5 est muet sur les caractéristiques techniques spécifiques des caméras panoramiques 1 utilisées (caractéristique 1.8). En partant de cette unique

différence de l'objet de la revendication 1 par rapport à l'aéronef montré en E5, la chambre, en accord avec la requérante, considère que le problème technique objectif consiste à "combler cette lacune".

L'enseignement de E5 est ainsi incomplet et l'invention ne représente que l'une des solutions possibles pour les caméras panoramiques parmi les différentes alternatives qui viendraient naturellement ou facilement à l'esprit de l'homme du métier, au vu des documents D2, E10 et E17. Ces documents décrivent tous des caméras panoramiques de haute résolution avec un champ de vision en azimut de 360° pour systèmes de surveillance qui comportent une caméra fixe associée à un objectif fixe permettant de focaliser simultanément la totalité du champ de vision panoramique sur la caméra fixe (voir D2, colonne 4, lignes 21 à 65; la chambre note à ce sujet qu'une caméra capturant des images représentant un champ de vision hémisphérique d'environ 180 degrés et montée sur le plafond possède un champ de vision en azimut de largeur angulaire de 360°; E10 page 5, lignes 2 à 28, page 10, lignes 16 à 20 et figures 1, 4, 5 et 6; et E17 cité dans le brevet contesté (cf. para. 52) comme référence pour les types de caméras connues selon la caractéristique 1.8 du brevet).

La chambre relève enfin que, s'agissant du raisonnement de la requérante sur l'absence d'activité inventive en partant de E5, l'intimée fait uniquement valoir que les caractéristiques techniques 1.2, 1.5 à 1.8 ne sont pas divulguées dans E5 (voir point a) à la page 11 de sa réponse au mémoire exposant les motifs du recours et voir, à ce sujet, les conclusions de la chambre au point 1.2), sans soumettre aucune autre argumentation en partant de E5 susceptible de remettre en cause

l'analyse ci-dessus.

## Dispositif

**Par ces motifs, il est statué comme suit**

1. La décision contestée est annulée.
2. Le brevet est révoqué.

La Greffière :

Le Président :



A. Vottner

G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement