

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 8 novembre 2022**

N° du recours : T 0491/21 - 3.2.01

N° de la demande : 16200366.9

N° de la publication : 3181385

C.I.B. : B60J7/00, B60J1/20

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

DISPOSITIF D'OCCULTATION D'UNE SURFACE VITREE D'UN PAVILLON DE
VEHICULE AUTOMOBILE A RAILS NON PARALLELES

Titulaire du brevet :

Advanced Comfort Systems France SAS - ACS France

Opposante :

BOS GmbH & Co. KG

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 0491/21 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 8 novembre 2022

Requérante : BOS GmbH & Co. KG
(Opposante) Ernst-Heinkel-Strasse 2
73760 Ostfildern (DE)

Mandataire : Patentanwälte
Ruff, Wilhelm, Beier, Dauster & Partner mbB
Postfach 10 40 36
70035 Stuttgart (DE)

Intimée : Advanced Comfort Systems France SAS - ACS France
(Titulaire du brevet) 5-7 rue du Moulin Jacquet
Parc d'activités du
Moulin Jacquet - ZI N° 2
79302 Bressuire Cedex (FR)

Mandataire : Vidon Brevets & Stratégie
16B, rue de Jouanet
BP 90333
35703 Rennes Cedex 7 (FR)

Décision attaquée : **Décision intermédiaire de la division
d'opposition de l'office européen des brevets
postée le 10 mars 2021 concernant le maintien du
brevet européen No. 3181385 dans une forme
modifiée.**

Composition de la Chambre :

Président G. Pricolo
Membres : C. Narcisi
A. Jimenez

Exposé des faits et conclusions

- I. Le brevet européen No. 3 181 385 a été maintenu sous forme modifiée par la décision de la Division d'Opposition signifiée par voie postale le 10 mars 2021. Un recours a été formé contre cette décision par l'Opposante dans les délais et la forme prévus à l'article 108 CBE.
- II. La Requérante a demandé dans son mémoire exposant les motifs du recours l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet dans son entièreté. Une procédure orale a été demandée à titre subsidiaire.
- III. Par notification du 22 juillet 2021, la Chambre de recours a accordé à l'Intimée (Titulaire) un délai de quatre mois pour répondre au mémoire exposant les motifs du recours. Aucune réponse n'a été déposée par la Titulaire dans le délais prévu ni jusqu'à présent. Par conséquent le seul objet du recours est la version du brevet telle que maintenue par la Division d'Opposition d'après la décision contestée selon l'article 101 (3)a) CBE.
- IV. La revendication 1 a le libellé suivant:
- "Dispositif d'occultation (1) d'une surface vitrée d'un véhicule automobile comprenant deux rails de guidage (5, 6, 50, 60) non-parallèles et une toile (2) guidée en translation entre lesdits rails de guidage (5, 6, 50, 60) pour couvrir ou découvrir ladite surface vitrée, ladite toile (2) portant sur chacun de ses bords longitudinaux des moyens de retenue (21) circulant dans un canal (81, 501) de retenue formé dans

et/ou porté par chacun desdits rails (5, 6, 50, 60), une partie de la toile (2) s'étendant à partir desdits bords longitudinaux, circulant à l'intérieur dudit rail, caractérisé en ce que la position dudit canal (81, 501), rapportée dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du rail (5,6,50, 60) varie progressivement par rapport audit rail (5, 6, 50, 60), de façon que la quantité de toile circulant dans ledit rail (5, 6, 50, 60) varie en correspondance, ladite position du canal (81, 501) variant selon au moins deux directions perpendiculaires à l'axe longitudinal du rail (5, 6, 50, 60)."

V. La Requérante a présenté les arguments suivants:

L'objet de la revendication 1 diffère de la divulgation du document E3 par la caractéristique M2 (c'est-à-dire "comprenant deux rails de guidage (5, 6, 50, 60) non-parallèles)", en accord avec l'avis de la Division d'Opposition dans la décision contestée.

Toutefois, cette décision est erronée, car elle se fonde sur l'allégation que l'enseignement technique de E3 serait incompatible avec une orientation non-parallèle des rails de guidage. Cet avis ne peut pas être partagé, pour les raisons suivantes.

L'approche problème-solution permet, en vue de l'art antérieur E3 (WO 2010/022768 A1), de formuler l'objet de l'invention comme étant notamment d'obtenir un dispositif d'occultation capable de couvrir des fenêtres aux bords non-parallèles, comme il est statué dans la décision contestée.

Les documents E1 (DE 10 2004 017 023 A1) (voir figure 2, signe de référence 24) et E2 (DE 10 2012 222 658 A1)

montrent des rails de guidage non-parallèles (selon la caractéristique M2) permettant l'occultation essentiellement complète d'une fenêtre de voiture (voir par exemple E1, paragraphe [0005]). Cela n'a pas été contesté dans ladite décision.

Contrairement à la conclusion de la Division d'Opposition, il serait évident pour l'homme du métier d'aménager des rails de guidage non-parallèles selon E1 (ou E2) dans le dispositif de E3 pour atteindre l'objet de l'invention.

Les motifs détaillés dans la décision contestée, à savoir que la nature des moyens de retenue ("guide strips 9") et leur coopération avec le moteur ("electric drive 12, 13"), pour garantir le guidage des moyens de retenue sur la roue dentée 13, ne permettraient pas une orientation non-parallèle des rails de guidage, ne sont pas bien fondés.

En premier lieu, les moyens de retenue 9 ne sont pas complètement rigides dans la direction transversale (voir E3, revendication 1; page 1, ligne 27: "substantially rigid in transverse direction") et ont donc une flexibilité ou souplesse très limitée mais néanmoins non nulle dans la direction transversale.

Ce fait est essentiel, la revendication 1 (caractéristique M2) ne spécifiant pas dans quelle mesure l'orientation des rails de guidage dévie d'une orientation parallèle, les moyens de retenue possédant une souplesse minime étant par conséquent suffisants pour permettre une orientation non-parallèle des rails de guidage.

Il s'en suit que les problèmes techniques mentionnés dans la décision contestée, et qui concerneraient le

cas d'une orientation non-parallèle des rails de guidage dans le dispositif selon E3, ne se produiraient pas.

De plus, même dans l'hypothèse où les moyens de retenue seraient complètement rigides dans la direction transversale, cela ne serait pas incompatible avec une orientation non-parallèle des rails de guidage dans le dispositif de E3.

En effet, il ressort des figures 6 et 7 de E3 que, contrairement à l'avis de la Division d'Opposition, une orientation non-parallèle des rails de guidage ne comporte pas nécessairement un changement de direction/courbure des moyens de retenue dans un plan horizontal et donc dans une direction transversale relativement aux moyens de retenue. Les figures 6 et 7 montrent que les moyens de retenue 9 sont situés dans un plan essentiellement vertical lorsqu'ils entrent et glissent dans les rails de guidage 6. En conséquence, une orientation non-parallèle des rails de guidage dans ledit plan horizontal, partant de ladite position (où les moyens de retenue entrent et glissent dans les rails de guidage), ne conduirait pas à un changement de direction/courbure des moyens de retenue dans ledit plan horizontal et donc dans leur direction transversale, mais seulement à une flexion dans la direction longitudinale des moyens de retenue. Une telle flexibilité dans la direction longitudinale des moyens de retenue est explicitement prévue et divulguée dans E3 (voir page 1, ligne 26; "bendable along its length"), permettant ainsi une orientation non-parallèle des rails de guidage et des moyens de retenue, sans déterminer pour cela une diminution de l'adhérence entre les moyens de retenue 9 et la roue dentée 13.

En outre, les roues de guidage 16, 17 (E3, figures 6, 7) exercent une pression radiale sur les moyens de retenue et par conséquent sur la surface radiale de la roue dentée 13 (E3, page 7, lignes 13-17; "to ensure a proper engagement between the gear wheel 13 and the guide strip 9"). Cela contribue à augmenter la pression et l'adhérence entre les moyens de retenue et la roue dentée 13, évitant ainsi les possibles inconvénients envisagés dans la décision contestée.

Enfin, il est aussi constaté que (contrairement à l'avis de la Division d'Opposition), les roues de guidages 16 et 17 ("counter members") sont prévues selon E3 en combinaison avec le canal de retenue 11 ("torsional guide portion 11") dans la même variante du dispositif (voir revendication 10 dépendant aussi de la revendication 9). Il s'en suit que (contrairement à l'avis exprimé dans la décision contestée) les caractéristiques M8 ("la position dudit canal (81, 501), rapportée dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du rail (5,6,50, 60) varie progressivement par rapport audit rail (5, 6, 50, 60), de façon que la quantité de toile circulant dans ledit rail (5, 6, 50, 60) varie en correspondance") et M9 ("ladite position du canal (81, 501) variant selon au moins deux directions perpendiculaires à l'axe longitudinal du rail (5, 6, 50, 60)) sont présentes même dans cette variante du dispositif.

Motifs de la décision

1. Le recours est recevable.

2. L'objet de la revendication 1 n'implique pas une activité inventive (article 56 CBE) à l'égard de E3, considéré conjointement avec E1 ou E2.

La Chambre de recours convient, avec la Requérante et la décision contestée (page 4), que E3 divulgue toutes les caractéristiques de la revendication 1, sauf la caractéristique M2 (c'est-à-dire "comprenant deux rails de guidage (5, 6, 50, 60) non-parallèles").

En accord avec la décision contestée (page 4) et avec la Requérante, la Chambre de recours considère également que l'objet de l'invention découlant de ladite caractéristique M2 (distinguant l'invention du dispositif connu de E3) réside dans l'obtention d'un dispositif d'occultation capable de couvrir des fenêtres aux bords non-parallèles.

L'homme du métier partant de E3 comme état de la technique le plus proche de l'invention retiendrait en vue du problème technique posé les documents E1 et E2, qui montrent, comme indiqué dans la décision contestée (page 5, avant-dernier paragraphe), des rails de guidage non-parallèles (voir par exemple, E2, paragraphe [0001]) selon la caractéristique M2.

Contrairement à l'opinion exprimée dans la décision contestée, la combinaison de E3 avec E1 ou E2 serait évidente pour l'homme du métier, car l'emploi des rails de guidage non-parallèles dans le dispositif de E3 ne conduirait pas aux difficultés mentionnées dans la décision contestée. En particulier, ces difficultés consisteraient selon la Division d'Opposition en ce que "il ne serait pas facile de plier la bande vers l'extérieur ou l'intérieur dans un plan horizontal, et en même temps d'assurer le guidage de la bande sur la

roue dentée (13) du moteur (12). En se courbant, alors qu'elle devrait être plate et horizontale, la bande est légèrement soulevée et perd son adhérence sur la roue dentée (13)." (voir décision contestée, page 5, 3ème paragraphe).

La Chambre de recours partage à l'inverse l'avis de la Requérante selon lequel les problèmes techniques mentionnés par la Division d'Opposition ne subsistent pas en réalité, car en considérant les figures 1, 2 et 6 de E3, l'homme du métier déduirait que les moyens de retenue 9, dans la position correspondante à l'entrée formée dans les rails de guidage 6 (où les moyens de retenue glissent à travers l'entrée dans les rails de guidage 6), assument la forme ou la configuration d'une bande située dans un plan essentiellement vertical, relativement au plan horizontal (de la toile 4) comprenant la bande lorsqu'elle est engagée sur la surface radiale de la roue dentée 13.

En conséquence, tel qu'argumenté par la Requérante, une orientation légèrement non-parallèle des rails de guidage partant de ladite position (vers l'intérieur ou vers l'extérieur) dans ledit plan horizontal, aurait (dans ladite position située directement à proximité de l'entrée des rails de guidage) comme conséquence uniquement un léger pliage ou légère flexion de la bande (ou moyens de retenue 9) selon sa longueur (la bande restant cependant positionnée essentiellement verticalement par rapport audit plan horizontal).

De surcroît, tel que souligné par la Requérante, E3 divulgue clairement (E3, revendications 9 et 10; description, page 7, lignes 10-13) que selon un mode de réalisation du dispositif la roue de guidage 16 ("counter member") aussi bien que le canal de retenue

11 ("torsional guide member") sont prévus (voir caractéristiques M8 et M9).

De ce fait, en raison de la pression supplémentaire ou additionnelle exercée par la roue de guidage 16 (voir E3, figure 6) sur les moyens de retenue 9 et sur la roue dentée 13, l'adhérence des moyens de retenue sur la roue dentée 13 est encore améliorée (tel que détaillé par la Requérante). L'homme du métier ne verrait donc aucune difficulté pour mettre en oeuvre l'enseignement technique de E1 ou E2 concernant des rails de guidage non-parallèles (voir caractéristique M2) dans le dispositif connu de E3, arrivant de cette manière à l'objet de la revendication 1.

Pour les raisons exposées ci-dessus la combinaison évidente de E3 avec E1 ou E2 conduirait à l'objet de la revendication 1, qui manque d'activité inventive.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

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

La Greffière :

Le Président :



A. Vottner

G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement