

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 25 novembre 2024**

N° du recours : T 2606/22 - 3.2.01

N° de la demande : 14855653.3

N° de la publication : 3060456

C.I.B. : B60P1/00, B66F9/06

Langue de la procédure : FR

Titre de l'invention :

VÉHICULE DE MANUTENTION ET USINE D'ÉLECTROLYSE COMPRENANT CE
VÉHICULE

Titulaire du brevet :

Rio Tinto Alcan International Limited

Opposante :

SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG

Référence :

Normes juridiques appliquées :

CBE Art. 56

RPCR Art. 12(5) (2007), 12(3) (2007)

Mot-clé :

Requête principale et requête subsidiaire 1 - Activité inventive - (non)

Requête subsidiaire 2 - Activité inventive - (oui)

Admission de l'objection d'activité inventive - (oui)

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

N° du recours : T 2606/22 - 3.2.01

D E C I S I O N
de la Chambre de recours technique 3.2.01
du 25 novembre 2024

Requérant : SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG
(Opposant) Ernst-Blickle Strasse 42
76646 Bruchsal (DE)

Mandataire : SEW-EURODRIVE GmbH & Co. KG
Abt. ISI
Ernst-Blickle Strasse 42
76646 Bruchsal (DE)

Intimé : Rio Tinto Alcan International Limited
(Titulaire du brevet) 400-1190 Avenue des Canadiens de Montréal
Montréal, QC H3B 0E3 (CA)

Mandataire : Germain Maureau
12, rue Boileau
69006 Lyon (FR)

Décision attaquée : **Décision intermédiaire de la division
d'opposition de l'office européen des brevets
postée le 30 novembre 2022 concernant le
maintien du brevet européen No. 3060456 dans une
forme modifiée.**

Composition de la Chambre :

Président G. Pricolo
Membres : S. Mangin
A. Jimenez

Exposé des faits et conclusions

- I. Le recours a été formé par l'opposante (requérante) contre la décision intermédiaire par laquelle la division d'opposition a conclu que, sur la base de la requête principale (alors au dossier), le brevet en litige (ci-après le "brevet") satisfaisait aux exigences de la CBE.
- II. La division d'opposition a estimé dans sa décision que:
- l'objet de la revendication 1 était nouveau par rapport à D1 (DE 297 24 786 U1) et D4 (US 2008 071 429),
 - l'objet de la revendication 1 impliquait une activité inventive:
 - partant de D8 (DE 20 2005 004 466 U1) en combinaison avec D1
 - partant de D1 en combinaison avec l'un des documents D7 (EP 2 386 876), D8, D9 (EP 2 428 862 A1), D10 (DE 10 2004 047 209 B4), D11 (DE 10 2011 085 019 A1), D12 (EP 2 515 143 A1) et D13 (EP 2 302 416 A1).
 - partant de D7 en combinaison avec D11.
- III. La procédure orale devant la chambre a eu lieu le 25 novembre 2024.
- IV. La requérante (opposante) a demandé l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet.

L'intimée (titulaire du brevet) a demandé le rejet du recours ou, à titre subsidiaire, le maintien du brevet sur la base de l'une des requêtes subsidiaires 1 ou 2 déposées en tant que requêtes subsidiaires 5 et 10 avec la réponse au mémoire de recours.

V. La revendication indépendante 1 de la requête principale s'énonce comme suit :

C1.1 Véhicule (1) de manutention comprenant des moyens d'accostage pour accoster une charge à déplacer, notamment un ensemble (2) anodique ou un récipient de coulée d'une usine d'électrolyse, dans lequel le véhicule (1) comprend :

C1.2 des moyens de détection d'obstacle à distance, aptes à balayer une zone (8) de détection adjacente au véhicule (1),

C1.3 des moyens de collecte de donnée cinématique, destinés à collecter une ou plusieurs données concernant la cinématique du véhicule (1),

C1.4 le véhicule (1) comprenant en outre des moyens de détection d'obstacle par contact, agencés sur une portion du véhicule (1) destinée à faire face à la charge à accoster lors d'une manœuvre d'accostage, caractérisé en ce que

C1.5 le véhicule comprend une unité (16) de traitement, destinée à définir, à l'intérieur de la zone (8) de détection, une zone (10) de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance,

C1.6 la forme de la zone (10) de surveillance étant calculée par l'unité (16) de traitement en fonction de la ou des données cinématiques fournies par les moyens de collecte, et

C1.7 des moyens de freinage, destinés à freiner et/ou arrêter le véhicule (1)

C1.7a dès qu'un obstacle est détecté dans la zone de surveillance, ou

C1.7b est heurté par les moyens de détection d'obstacle par contact.

- VI. La revendication 1 de la requête subsidiaire 1 correspond à la revendication 1 de la requête principale avec les modifications suivantes des caractéristiques C1.2 et C1.5:
- C1.2** *des moyens de détection d'obstacle à distance, aptes à balayer une zone (8) de détection adjacente au véhicule (1), la zone (8) de détection correspondant à la zone maximale qui peut être couverte par les moyens de détection d'obstacle à distance,*
- C1.5** *le véhicule comprend une unité (16) de traitement, destinée à définir, à l'intérieur de la zone (8) de détection, une zone (10) de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance, la zone (10) de surveillance étant non figée et correspondant à une partie de la zone (8) de détection,*
- VII. La revendication 1 de la requête subsidiaire 2 correspond à la combinaison des revendications 1 et 2 de la requête subsidiaire 1. La revendication 1 de la requête subsidiaire 2 comprend les caractéristiques supplémentaires suivantes:
- "les moyens de détection d'obstacle à distance comprenant une pluralité d'unités (22) de détection, chacune destinée à balayer une zone locale (24) de détection correspondant à une partie, figée, de la zone (8) de détection, les unités (22) de détection étant agencées les unes par rapport aux autres de sorte que leurs zones locales (24) de détection forment ensemble la zone (8) de détection s'étendant à 360° autour du véhicule (1)"*
- VIII. La décision fait également référence aux documents suivants:
- D14: DE 42 18 041 A1
 - D15: aus wikipedia "Fahrerloses Transportfahrzeug"

Motifs de la décision

1. Requête principale

1.1 Activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11

L'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11.

1.2 Recevabilité de l'objection d'activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11

1.2.1 L'intimée (titulaire) fait valoir que la combinaison D7 avec D11 a été uniquement maintenue de façon formelle durant la procédure orale en opposition (voir point 10 du procès-verbal et point 2.11.2 de la décision contestée), tandis que la requérante se contente dans la partie 4.4 (D7+D11) du mémoire de recours de simplement copier-coller des extraits de l'avis provisoire de la Division d'Opposition et de son mémoire d'opposition, à tout le moins sur le fond (voir page 26, ligne 5, à page 28, ligne 25, du mémoire de recours et page 14, ligne 19, à page 15, ligne 18, du mémoire d'opposition ; pages 30 à 31 du mémoire de recours et page 15, ligne 20, à page 16, ligne 32, du mémoire d'opposition).

En outre, dans le passage page 28, ligne 27, à page 29, ligne 32, du mémoire de recours, la requérante indique simplement ne pas comprendre la décision contestée et paraphrase le document D7 sans aucun argument de fond.

De plus, selon l'intimée, la requérante ne présente aucun argument sur l'incitation que pourrait avoir la personne du métier à combiner D7 et D11, alors que ce point reste de manière générale un des points

essentiels de la décision sur la combinaison des documents.

De la même manière, la requérante ne présente aucun argument sur l'analyse de D11 dans la décision contestée (voir point 2.11.3 de la décision). Autrement dit, la partie 4.4 (D7+D11) ne présente aucun élément permettant de comprendre en quoi il est demandé d'annuler la décision, point 2.11.3.

L'intimée demande ainsi d'écarter de la procédure de recours la discussion du point 4.4 (D7+D11) du mémoire de recours, conformément à l'Article 12(3) et 12(5) RPCR.

1.3 La chambre n'est pas convaincue par les arguments de l'intimée (titulaire).

La chambre note tout d'abord que le fait que la requérante se soit référée à ses écritures lors de la procédure orale devant la division d'opposition concernant l'objection de l'activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11 n'est pas pertinent. En effet, la question est de savoir si la chambre et l'intimée sont en mesure de comprendre pour quelles raisons la requérante n'est pas en accord avec la décision de la division d'opposition.

Or la requérante (opposante) explique pourquoi, selon elle, la décision de la division d'opposition n'est pas correcte. Aux pages 28 et 29 du mémoire de recours, la requérante explique notamment qu'elle n'est pas en accord avec la division d'opposition qui a identifié les caractéristiques C1.3 et C1.6 comme différences entre l'objet de la revendication 1 et D7. Elle indique ensuite les passages du document D7 dans lesquels les caractéristiques C1.3 et C1.6 sont divulguées.

Après avoir identifié les différences entre l'objet de la revendication 1 et D7, la requérante formule le problème technique à résoudre, et indique les raisons pour lesquelles la personne du métier combinerait D7 avec D11 qui divulgue les caractéristiques manquantes (C1.4 et C1.7b). La requérante a certes fait un copier-coller de son mémoire d'opposition pour cette partie de son argumentation, mais à partir du moment où la requérante a établi quelles étaient selon elle les caractéristiques distinctives de l'objet de la revendication 1 par rapport à D7, il est justifié de reprendre le raisonnement problème solution adopté en première instance sans modification. Et ceci d'autant plus que la décision contestée ne formule pas de problème à résoudre alternatif mais conclut que *"Par conséquent, même si la personne du métier combinerait [sic] les enseignements techniques de D7 et D11, elle n'atteindrait pas l'objet de la revendication 1 de MAIN parce qu'aucun de ces deux documents ne divulgue la caractéristique C1.6"*.

- 1.4 L'intimée est de l'avis que l'objection de manque d'activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11 n'est pas concluante.

L'intimée identifie tout d'abord les caractéristiques C1.1, C1.3, C1.4, C1.5, C1.6 et C1.7b comme différences entre l'objet de la revendication 1 et D7. Le fait que les caractéristiques C1.4 et C1.7b ne sont pas divulguées dans D7 n'est pas contesté par la requérante (opposante).

- Selon l'intimée (titulaire), D7 ne divulgue pas un véhicule (1) de manutention comprenant des moyens

d'accostage pour accoster une charge à déplacer (caractéristique C1.1). En effet, la figure 2 et le paragraphe [0033] de D7 divulgue une direction de transport latérale par rapport aux fourches destinées à déplacer la charge. Le déplacement du véhicule ne se faisant pas dans la direction de la charge à déplacer, le véhicule ne comprend pas de moyens d'accostage.

- D7 ne divulgue ni de mesure ni de collecte de vitesse du véhicule (caractéristique C1.3). Se référant à la figure 3, le paragraphe [0040] divulgue que pour une vitesse plus élevée, les deux points 50 les plus loin, sont éloignés mais le paragraphe [0040] ne divulgue pas qu'il s'agit de la vitesse du véhicule. La vitesse mentionnée dans ce paragraphe peut être la vitesse de l'objet détecté.

- D7 ne divulgue pas d'unité de traitement destinée à définir, à l'intérieur de la zone de détection, une zone de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance (caractéristique C1.5). D7 divulgue une zone de surveillance mais ne divulgue pas qu'elle se trouve à l'intérieur de la zone de détection.

- D7 ne divulgue pas non plus la caractéristique C1.6 qui nécessite la collecte de données cinématiques du véhicule.

Selon elle, la personne du métier n'est pas incitée à combiner les enseignements de D7 et D11 car ces deux documents ne visent pas les mêmes problématiques. D7 vise un problème de facilité de configuration du champ de protection et du champ d'alerte d'un capteur de mesure de distance de sécurité (voir paragraphe [0011] de D7) tandis que D11 vise un problème de sécurité et

de rentabilité d'un véhicule autonome, d'une remorque associée, et d'un système comprenant les deux (voir paragraphe [0003] de D11).

En complément, D11 divulgue de n'utiliser que le capteur de détection à distance 6 / scanner 6a lors de l'attelage de la remorque 5 (voir [0117] de D11) tandis que le véhicule 1 n'est pas équipé de capteur de détection d'obstacle par contact.

En d'autres termes le véhicule de D11 ne présente pas la caractéristique C1.4 et l'enseignement de D11 va donc à l'encontre de la caractéristique C1.7b.

Par ailleurs, D11 est totalement silencieux sur la récupération/transmission des données de cinématique, sur une éventuelle unité de calcul, ainsi que sur la manière de modifier le champ de protection (voir paragraphes [0011], [0035], [0036], [0039]-[0041], [0118]-[0134] de D11). En d'autres termes, D11 ne divulgue pas directement et sans équivoque des moyens de collecte de données cinématiques ni d'unité de traitement selon les caractéristiques C1.3 et C1.6.

Par conséquent, même si la personne du métier venait à combiner l'enseignement des documents D7 et D11, a minima les caractéristiques C1.1, C1.3, C1.5, C1.6 et C1.7b seraient manquantes.

Si les différences considérées entre l'objet de la revendication 1 et D7 étaient seulement C1.4 et C1.7, alors le problème technique objectif serait d'assurer la sécurité sans arrêt intempestif (voir paragraphes [0017], [0019] du brevet). Les problèmes traités dans D7 et D11 sont différents. La personne du métier ne

serait pas incitée à combiner ces documents pour arriver à l'objet de la revendication 1.

- 1.5 Même en prenant en compte les arguments tardifs de l'intimée selon lesquels les caractéristiques C1.1 et C1.5 ne sont pas divulguées dans D7, la chambre n'est pas convaincue par les arguments de celle-ci. Tout d'abord, la chambre identifie seulement les caractéristiques C1.4 et C1.7b comme différences entre l'objet de la revendication 1 et D7.
- 1.5.1 Le véhicule de manutention représenté sur la figure 2 de D7 comprend une fourche qui est généralement utilisée pour transporter des palettes ou autres charges. Le véhicule doit nécessairement accoster la charge à transporter. Que le véhicule se déplace dans la direction de la charge à accoster ou pas, il s'agit d'un véhicule comprenant des moyens d'accostage afin d'accoster la charge à transporter. La caractéristique C1.1 est donc divulguée dans D7.
- 1.5.2 Comme l'indique la requérante, les caractéristiques C1.3 et C1.6 suivantes sont divulguées dans D7 :
C1.3 *"des moyens de collecte de donnée cinématique, destinés à collecter une ou plusieurs données concernant la cinématique du véhicule (1)"*,
C1.6 *"la forme de la zone (10) de surveillance étant calculée par l'unité (16) de traitement en fonction de la ou des données cinématiques fournies par les moyens de collecte"*.

En effet la figure 3 et le paragraphe [0040] de D7 divulguent une zone de surveillance 48a allongée pour une vitesse plus élevée, et une zone de surveillance 48c décalée latéralement vers l'avant lors d'un

changement de direction afin d'augmenter la marge de sécurité.

Les données cinématiques du véhicule sont donc bien collectées afin de modifier la zone de surveillance. Bien que le paragraphe [0040] ne précise pas que la vitesse est celle du véhicule et que le changement de direction est celui du véhicule, rien d'autre ne peut être envisageable d'un point de vu technique. De plus, seuls le véhicule et les zones de surveillances sont représentés sur la figure 3. Aucun objet ou obstacle n'est représenté sur la figure 3 qui pourrait éventuellement laisser penser que la vitesse fait référence à celle d'un objet ou obstacle.

- 1.5.3 De plus, le véhicule D7 comprend une unité de traitement, destinée à définir, à l'intérieur de la zone de détection, une zone de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance (caractéristique C1.5). En effet, D7 divulgue un scanner de sécurité 10 monté sur un véhicule de manutention. Une zone de détection intrinsèque est associée à ce scanner, la zone balayée par le scanner dans laquelle un objet peut être détecté. Il s'agit de la zone de détection "Überwachungsbereich 18" partiellement représentée sur la figure 2 (voir paragraphe [0037] de D7).
Or c'est dans cette zone de détection ("Überwachungsbereich" 18) que se situe la zone de surveillance ("Schutzfeld" 48).

- 1.5.4 L'effet technique associé aux moyens de détection d'obstacle par contact, agencés sur une portion du véhicule destinée à faire face à la charge à accoster lors d'une manœuvre d'accostage et des moyens de freinage destinés à freiner et/ou arrêter le véhicule

dès qu'un obstacle est heurté par les moyens de détection d'obstacle par contact (caractéristiques C1.4 et C1.7b) est d'augmenter la sécurité autour du véhicule.

Le problème à résoudre peut donc être considéré comme l'indique la requérante (opposante) comme l'amélioration de la sécurité (protection contre les collisions), notamment dans le cas où un obstacle n'est pas détecté par les moyens de détection d'obstacle sans contact.

Le problème technique défini par l'intimée (titulaire) *"d'assurer la sécurité sans arrêt intempestif"* ne peut pas être retenu puisque la réduction des arrêts intempestifs est due à la zone de surveillance adaptée en fonction des données cinématiques du véhicule, qui est divulguée dans le document D7.

L'objectif de l'invention de D11 est de créer un système de transport autonome doté d'un véhicule autonome et d'une remorque, qui fonctionne en toute sécurité.

Le document D11 divulgue un véhicule autonome qui comprend un capteur d'obstacle à distance (paragraphe [0004]) dirigé vers l'avant et une remorque sur laquelle sont placés des capteurs d'obstacle par contact (paragraphe [0029]). Les signaux des capteurs d'obstacles sont enregistrés et évalués.

Partant de D7, et au vu de D11, la personne du métier serait incitée, afin d'améliorer la sécurité, à placer des capteurs d'obstacle par contact autour du véhicule de manutention, là où le scanner ne détecte pas les obstacles. Les capteurs d'obstacles par contact sont

certes placés sur la remorque dans D11, et non sur le véhicule autonome lui-même, mais la personne du métier considérerait le système véhicule-remorque dans son ensemble.

L'intimée note que le paragraphe [0029] ne divulgue pas des moyens de freinage destinés à freiner ou arrêter le véhicule dès qu'un obstacle est heurté par les moyens de détection d'obstacle par contact. Elle note que d'autres mesures pourraient être prises telles qu'une alerte sonore, ou un changement de direction du véhicule.

Les mesures prises lorsqu'un objet ou une personne heurte les moyens de détection d'obstacle par contact ne sont certes pas divulguées explicitement mais le freinage du véhicule est la mesure la plus évidente pour la personne du métier et la plus efficace à prendre du point de vue de la sécurité.

L'intimée fait valoir que les caractéristiques C1.7, C1.7a et C1.7b sont indissociables car ces caractéristiques offrent un effet de synergie.

La chambre ne reconnaît pas d'effet synergique entre les caractéristiques C1.7a et C1.7b mais plutôt une juxtaposition de caractéristiques apportant des effets complémentaires. En effet le véhicule sera freiné et/ou arrêté lorsque qu'un obstacle sera détecté dans la zone de surveillance ou lorsqu'il sera détecté par les moyens de détection d'obstacle par contact.

2. Requête subsidiaire 1

La revendication 1 de la requête subsidiaire 1 précise que:

- "la zone (8) de détection correspond à la zone maximale qui peut être couverte par les moyens de détection d'obstacle à distance", et
- "la zone (10) de surveillance est non figée et correspondant à une partie de la zone (8) de détection".

L'objet de la revendication 1 n'implique pas d'activité inventive partant de D7 en combinaison avec D11.

2.1 L'intimée fait valoir que D7 ne définit pas une zone de détection maximale puisque dans le cas du scanner laser de D7 la zone de détection peut s'étendre jusqu'à l'infini. De plus D7 ne divulgue pas que la zone de détection est à l'intérieur de la zone de surveillance.

2.2 Dans le document D7, La zone de détection est la zone balayée par le scanner laser 10. La chambre note que la revendication 1 ne limite pas cette zone à une zone finie. Mais de toute manière la zone de détection d'un scanner laser est en pratique une zone finie, soit dû à l'inclinaison du scanner laser vers le sol, soit dû à sa puissance limitée qui permettra la détection d'objet que jusqu'à une distance déterminée. Les scanners laser utilisés sont limités en puissance par sécurité et ne peuvent pas détecter des objets à l'infini. La zone de surveillance 48 (Schutzfeld) délimitée par les points 50 est à l'intérieur de la zone de détection du scanner laser. Il ne peut en être autrement, sinon la zone de surveillance ne peut pas fonctionner.

En conclusion, les caractéristiques ajoutées à la revendication 1 de la requête subsidiaire 1 étant divulguées dans D7, l'objet de cette revendication n'implique pas d'activité inventive pour les mêmes

raisons que l'objet de la revendication 1 de la requête principale.

3. Requête subsidiaire 2

La revendication 1 de la requête subsidiaire 2 correspond à la combinaison des revendications 1 et 2 de la requête subsidiaire 1.

3.1 Les parties se sont référées à leurs écritures lors de la procédure orale.

La seule objection soumise par la requérante est une objection d'activité inventive partant de D1 en combinaison avec D8 (voir page 32 du mémoire de recours).

La chambre confirme son opinion préliminaire émise dans sa notification conformément à l'article 15(1) RPBA selon laquelle l'objet de la revendication 1 implique une activité inventive partant de D1 en combinaison avec D8.

3.2 La requérante (opposante) identifie la caractéristique C1. 6 de la revendication 1 ci-dessous comme seule différence avec le document D1:

"la forme de la zone (10) de surveillance étant calculée par l'unité (16) de traitement en fonction de la ou des données cinématiques fournies par les moyens de collecte".

La requérante considère que la caractéristique C1.5 ci-dessous est divulguée dans D1.

"le véhicule comprend une unité (16) de traitement, destinée à définir, à l'intérieur de la zone (8) de détection, une zone (10) de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance".

Selon elle, le paragraphe [0011] de D1 ne permet pas de déduire de manière directe et sans ambiguïté que le véhicule reçoit des commandes de direction et de déplacement directement depuis un ordinateur central de supervision. Elle note qu'une telle interprétation serait contraire à la compréhension générale d'un véhicule de transport sans conducteur et fait référence au document D15. Le véhicule autonome de D1 comprend nécessairement une unité de traitement.

L'effet technique de la caractéristique C1.6, divulgué au paragraphe [0019] du brevet, est d'éviter les arrêts intempestifs.

Le problème technique objectif peut donc être considéré comme l'optimisation du mouvement du véhicule de D1 de manière à éviter les arrêts inutiles.

La personne du métier combinerait D1 avec D8 au vu du paragraphe [0029] de D8 qui cherche à résoudre le problème objectif défini ci-dessus.

D8 divulgue à la figure 1 et au paragraphe [0032] que la forme du champ de protection 2 peut être adaptée par une unité d'adaptation 36 et au paragraphe [0035] que le champ de protection 2 peut être ajusté sur la base des données de vitesse et de direction enregistrées du véhicule. La combinaison des enseignements de D1 et D8 mènerait la personne du métier à l'objet de la revendication 1.

3.3 L'intimée demande que le document D15 soumis avec le mémoire de recours ne soit pas admis dans la procédure de recours car il aurait pu et aurait dû être soumis plus tôt. Elle considère également que l'objection

d'activité inventive basée sur D1 en combinaison avec D15 et D8 est contraire à l'article 12(4) et (6) RPCR.

L'intimée (titulaire du brevet) soutient que la requérante (opposante) n'a pas fourni d'argument sur le point central de la décision de la division d'opposition, notamment le fait que les documents D1 et D8 ne sont pas compatibles et que la personne du métier n'a aucune raison de les combiner. Elle considère que le mémoire de recours n'est pas conforme à l'article 12(3) RPCR et demande que la discussion de la partie 4.1 du mémoire de recours qui vise la combinaison de D1 et D8 soit écartée du recours conformément à l'article 12(5) RPCR.

Selon l'intimée, l'objet de la revendication 1 diffère du document D1 par les caractéristiques Cl.3, Cl.4, Cl.5, Cl.6 et Cl.7.

Elle note que même si D15 devait être considéré, la combinaison des enseignements de D1 et D15 ne permet pas de conclure que le véhicule de D1 comprend un ordinateur de bord de pilotage, ce qui serait contraire à l'enseignement du paragraphe [0011] de D1, ce dernier indiquant clairement que c'est l'ordinateur central de supervision qui contrôle la navigation du véhicule.

Ainsi, les technologies des dispositifs des documents D1 (ordinateur superviseur qui contrôle à distance les opérations de navigation) et D8 (système de contrôle centralisé) sont incompatibles, ce qui demanderait, de la part de la personne du métier une activité inventive pour les combiner.

Par ailleurs, l'intimée est d'avis que la personne du métier n'est pas non plus incitée à combiner les

enseignements de D1 et D8 car ces deux documents ne visent pas les mêmes problématiques. En effet, D1 vise un problème d'accessibilité aux bobines, d'encombrement et de répartition de la charge au sol pour ne pas détériorer le plancher sur lequel le véhicule circule (voir [0004] de D1), tandis que D8 vise à fournir un dispositif amélioré pour la détection optoélectronique d'objets et/ou de personnes avec au moins un dispositif de détection avec une unité d'évaluation pour évaluer le rayonnement réfléchi reçu (voir [0010] de D8).

En outre, même si l'on considérait que i) la personne du métier serait incitée à combiner D8 avec D1 et que ii) D8 divulgue la caractéristique Cl.6 (ce que l'intimée conteste), les caractéristiques Cl.4 et Cl.7 seraient toujours manquantes puisque selon l'intimée D1 ne divulgue ni la caractéristique Cl.6 ni les caractéristiques Cl.3, Cl.4, Cl.5 et Cl.7.

- 3.4 Indépendamment de la question de la recevabilité de l'objection d'activité inventive partant de D1 en combinaison avec D8, la chambre est d'accord avec l'opinion de la division d'opposition et en particulier avec le fait que l'objet de la revendication 1 diffère de D1 en ce que les caractéristiques Cl.5 et Cl.6 ne sont pas divulguées dans D1. De plus le document D15 permet d'établir les connaissances générales de la personne du métier et peut donc être admis au stade de la procédure de recours.

En particulier D1 ne divulgue pas que "le véhicule comprend une unité de traitement, destinée à définir, à l'intérieur de la zone (8) de détection, une zone (10) de surveillance à surveiller par les moyens de détection d'obstacle à distance".

En effet le paragraphe [0011] divulgue:

"Ein (...) verfahrbares fahrerloses Transportfahrzeug besitzt zur Navigationssteuerung mit einem übergeordneten Fahrzeugleitreechner kommunizierende Positionsgeber 3 und Sendemittel 4".

Le véhicule de D1 comprend des capteurs de position 3 et des moyens de transmission 4 qui communiquent avec un ordinateur superviseur externe au véhicule.

L'enseignement de D15 ne permet pas de modifier l'enseignement de D1 qui au paragraphe [0011] n'est pas ambigu.

Comme l'indique la division d'opposition, la personne du métier ne combinerait pas les documents D1 et D8 qui ont des modes de fonctionnement très différents et, même si elle les combinait, il serait nécessaire de modifier le fonctionnement et l'emplacement de l'unité de traitement, ce qui impliquerait une activité inventive de sa part.

4. Il en résulte que les pièces du brevet selon la requête subsidiaire 2, y inclus la description telle qu'adaptée lors de la procédure orale devant la Chambre, forment une base appropriée pour le maintien du brevet sous une forme modifiée.

Dispositif

Par ces motifs, il est statué comme suit

1. La décision contestée est annulée.
2. L'affaire est renvoyée à la division d'opposition afin de maintenir le brevet tel qu'il a été modifié dans la version suivante:

Description:

Colonnes : 1 à 13 produites par mail du 25 novembre 2024 à 12 h 13 lors de la procédure orale devant la Chambre

Revendications

N : 1 à 17 de la requête subsidiaire 2 produite en tant que requête subsidiaire 10 avec la réponse au mémoire de recours en date du 26 mai 2023

Figures 1 à 8 telles que déposées.

La Greffière :

Le Président :



H. Jenney

G. Pricolo

Décision authentifiée électroniquement