

A		B	X	C	
---	--	---	---	---	--

Aktenzeichen: T 398/90 - 3.2.4

Anmeldenummer: 82 106 067.0

Veröffentlichungs-Nr.: 71 053

Bezeichnung der Erfindung: Brennstoffvorwärmverfahren für Brennkraftmaschinen
für Schwerölbetrieb und Brennstoffsystem hierfür

Klassifikation: F02M 37/00

E N T S C H E I D U N G
vom 27. Oktober 1992

Patentinhaber: Klöckner-Humboldt-Deutz AG

Einsprechender: Oy Wärtsilä AB

Stichwort:

EPÜ Artikel 54

Schlagwort: "Offenkundige Vorbenutzung (ja)"



Aktenzeichen: T 398/90 - 3.2.4

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.4
vom 27. Oktober 1992

Beschwerdeführer: Klöckner-Humboldt-Deutz AG
(Patentinhaber) Otto Straße 1
W - 5000 Köln 90 (DE)

Beschwerdegegner: Oy Wärtsilä AB
(Einsprechender) John Stenbergin rantaa 2
SF - 00530 Helsinki (SF)

Vertreter: Zipse + Habersack
Kemnatenstraße 49
W - 8000 München 19 (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts vom 3. April 1990, mit
der das europäische Patent Nr. 0 071 053 aufgrund
des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: C.A.J. Andries
Mitglieder: M.G. Hatherly
W.M. Schar

Sachverhalt und Anträge

- I. Auf den Gegenstand der am 7. Juli 1982 angemeldeten europäischen Patentanmeldung Nr. 82 106 067.0, die die Priorität der Patentanmeldung DE 3 129 861 in Deutschland vom 29. Juli 1981 in Anspruch nimmt, ist am 1. Juni 1988 das sieben Patentansprüche umfassende europäische Patent Nr. 71 053 erteilt worden.

Der Patentanspruch 1 lautet wie folgt:

"Brennstoffvorwärmverfahren für Brennkraftmaschinen für Schwerölbetrieb, mit einer Brennstoffförderpumpe (11), die aus einem Brennstoffvorratssystem (18) vorgewärmtes Schweröl ansaugt und über einen nachgeschalteten Brennstofffilter (1) ein Brennstoffeinspritzsystem (14, 15) mit gefiltertem Schweröl speist, wobei in einer Anwärmphase vor dem Start der Brennkraftmaschine die Brennstoffförderpumpe (11) Schweröl aus dem Brennstoffvorratssystem (18) bis zum Brennstofffilter (1) und über eine absperrbare Rückführleitung (6) zurück in das Brennstoffvorratssystem (18) pumpt, dadurch gekennzeichnet, daß in der Anwärmphase das Schweröl durch den Schmutzraum (8) des Brennstofffilters gepumpt wird, bis das Schweröl im Reinraum (9) des Brennstofffilters (1) durch das vorbeiströmende, vorgewärmte Schweröl auf Fließfähigkeit erwärmt ist und bei Erreichen einer bestimmten Viskosität die Rückführleitung (6) aus dem Schmutzraum (8) des Brennstofffilters (1) zum Brennstoffvorratssystem (18) im wesentlichen unterbrochen wird."

Der auf ein Brennstoffsystem gerichtete Patentanspruch 4 lautet wie folgt:

"Brennstoffsystem zur Durchführung eines Brennstoffvorwärmverfahrens für Brennkraftmaschinen für Schwer-

Ölbetrieb nach einem der Ansprüche 1 bis 3, mit einer Brennstoffförderpumpe (11), die aus dem Brennstoffvorratssystem (18) vorgewärmtes Schweröl ansaugt und über einen nachgeschalteten Brennstofffilter (1) ein Brennstoffeinspritzsystem (14, 15) mit gefiltertem Schweröl speist, und mit einer im Bereich des Brennstofffilters abzweigenden, absperrbaren Rückführleitung (6) zum Brennstoffvorratssystem, wobei der Brennstofffilter (1) einen Schmutzraum (8) mit einem Zufluß (2) und einen Reinraum (9) mit einem Abfluß (7) aufweist, wobei der Zufluß (2) mit der Druckseite der Brennstoffförderpumpe (11) und der Abfluß (7) aus dem Reinraum (9) mit dem Brennstoffeinspritzsystem verbunden ist, dadurch gekennzeichnet, daß der Schmutzraum (8) einen weiteren Abfluß (3) aufweist, an dem die Rückführleitung (6) angeschlossen ist, welche bei Erreichen einer bestimmten Viskosität des Schweröls im Brennstofffilter im wesentlichen unterbrochen ist."

- II. Gegen das erteilte Patent hat die Beschwerdegegnerin Einspruch eingelegt und beantragt, das Patent zu widerrufen.

Sie hat eine offenkundige Vorbenutzung geltend gemacht und dazu u. a. folgende Dokumente vorgelegt:

- (D1) Eine schriftliche mit dem Namen "Johan Pellas" unterzeichnete Erklärung mit Datum vom 20. Dezember 1988;
- (D2) ein "Installation Report" (Installationsbericht) betitelttes Dokument der norwegischen Stiftung namens "Det Norske Veritas" mit dem Datum "1981.07.09"; und
- (D3) eine Zeichnung eines Zwillingbrennstofffilters ohne Datumsangabe.

In der Erklärung D1 wird versichert, daß Johan Pellas bei der Firma Oy Wärtsilä AB als Installationsprüfer für Marineinstallationen bei der Montage und Lieferung des Dieselmotors Nr. 2443 und dessen Installation in das Schiff Höegh Banniere mitgewirkt habe. Die Installation des Hilfsmotors sei Anfang Juli 1981 abgeschlossen worden, was durch den am 7. Juli 1981 ausgefertigten Installationsbericht D2 bestätigt werde (Abschnitt d der Erklärung D1). Der Motor sei mit einem Zwillingbrennstofffilter der in der Zeichnung D3 gezeigten Art versehen worden. Herr Pellas beschreibt weiter das installierte Brennstoffsystem und das dazugehörige Brennstoffvorwärmverfahren.

Die Patentinhaberin erklärte, daß sie die Richtigkeit der Sachverhaltsfeststellungen gemäß D1 und D2 nicht bezweifle, bestritt jedoch die Offenkundigkeit der Vorbenutzung.

- III. Mit der am 3. April 1990 zur Post gegebenen Entscheidung hat die Einspruchsabteilung das Patent gestützt auf das Dokument D1 wegen mangelnder Neuheit widerrufen.
- IV. Gegen die Entscheidung hat die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) am 15. Mai 1990 unter gleichzeitiger Entrichtung der Gebühr Beschwerde eingelegt. Die schriftliche Begründung ist am 2. August 1990 eingegangen.
- V. Die Beschwerdeführerin hat im schriftlichen Verfahren folgendes vorgetragen:

Obwohl der Wahrheitsgehalt der Erklärung D1 nicht angezweifelt werde, ginge aus dieser Erklärung eine Zugänglichmachung des patentierten Verfahrens samt der zugehörigen Vorrichtung gegenüber der Öffentlichkeit in keiner Weise hervor. Herr Pellas beschreibe im

wesentlichen nur den Stand der Technik und die Aufgabe eines Brennstoffvorwärmverfahrens, jedoch nicht, wie es konkret auszusehen habe.

Die Maschinenmannschaft sei zwar über die Bedienung des Motors auf dem Schiff Höegh Banniere informiert worden, z. B. welche Hebel und Schalter in der Startphase zu bedienen seien, dagegen habe diese Information nicht die Kenntnis des patentierten Verfahrens beinhaltet. Der fachkundige Dritte bzw. die Maschinenmannschaft, die sich den Brennstofffilter mit sämtlichen Zuleitungen angesehen habe, habe lediglich bekannte Vorrichtungen gesehen. Es hätte kein Anlaß zum Abklemmen von Leitungen bestanden um sich Zugang zum Filter zu beschaffen und außerdem hätte dies nicht geholfen zum patentierten Verfahren zu gelangen. Es gebe keinen Beweis, daß die Zeichnung D3 vor dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden sei.

Da Herr Pellas keinem Dritten sein Wissen zugänglich gemacht habe, handle es sich bei der Erklärung D1 um ein internes Wissen der Einsprechenden und damit um keine neuheitsschädliche öffentliche Vorbenutzung.

- VI. Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) hat im schriftlichen Verfahren argumentiert, daß es sich bei der Maschinenmannschaft des Schiffes Höegh Banniere um hochqualifizierte Fachleute handle, die die Funktion des Motors Nr. 2443 schon monatelang vor der Lieferung des Hilfsmotorsystems in allen Einzelheiten kennen müßten.
- VII. Am 6. Juli 1992 fand eine mündliche Verhandlung statt während der die Beschwerdeführerin zum ersten Mal die Bedeutung der Angabe "1981.07.09" als Datum des Installationsberichts D2 bestritt. Sie war der Meinung, daß das Datum, anstatt 9. Juli 1981 wie bisher angenommen, der 7. September 1981 (also nach dem Prioritätsdatum) sei

bzw. sein könnte. Darüber hinaus wies sie auf die Datumsangabe von 7. Juli 1981 in Abschnitt d) der Erklärung D1 hin, welche in jedem Fall falsch sei. Wenn das Datum tatsächlich der 7. September 1981 wäre, dann wäre die Erklärung D1 in dieser Hinsicht falsch und deshalb als Ganzes wohl wenig aufschlußreich. Die Parteien nahmen zu diesem Vorbringen und den allenfalls daraus folgenden Konsequenzen ausführlich Stellung.

Die Beschwerdegegnerin wurde innerhalb einer Frist von 2 Monaten aufgefordert, noch eine Bestätigung zur Bedeutung der Datumsangabe auf dem Installationsbericht D2 nachzureichen.

- VIII. Mit Schreiben vom 20. August 1992 reichte die Beschwerdegegnerin eine Bestätigung der Stiftung "Det Norske Veritas" mit dem Datum 11. August 1992 ein, mit der klargestellt wurde, daß sich die umstrittene Datumsangabe auf den 9. Juli 1981 bezog.

Die Beschwerdeführerin hat sich dazu nicht mehr geäußert.

- IX. Die Beschwerdeführerin beantragt die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents.

Die Beschwerdegegnerin beantragt die Zurückweisung der Beschwerde.

Entscheidungsgründe

1. Die im Anschluß an die mündliche Verhandlung eingereichte Bestätigung (siehe oben Punkt VIII) führte keine neuen Tatsachen im Verfahren ein, sondern bezog sich auf einen bereits anläßlich der mündlichen Verhandlung erörterten

Sachverhalt. Die Beschwerdeführerin hat sich daher dazu nicht geäußert und die Kammer hatte keine Veranlassung die Parteien dazu erneut anzuhören. Die Sache ist daher entscheidungsreif.

2. Die Beschwerde entspricht den Artikeln 106 bis 108 sowie Regel 64 und ist somit zulässig.
3. Die Vorinstanz hat das Patent mangels Neuheit widerrufen. Sie stützte sich dabei auf die Feststellung einer neuheitsschädlichen Vorbenutzung. Diese wiederum basierte auf dem mit dem Einspruch eingereichten Dokument D1, einer schriftlich abgefaßten und unterzeichneten Erklärung einer Person namens Johan Pellas. Die weiteren, oben in Punkt II. erwähnten, zur Stützung des Einspruchs eingereichten Dokumente, der Installationsbericht der Stiftung "Det Norske Veritas" (Dokument D2) und die technische Zeichnung (Dokument D3) bildeten nicht Grundlage der angefochtenen Entscheidung.

Die schriftliche Erklärung D1 wurde von der Vorinstanz auf Seite 6, 8 und 9 der angefochtenen Entscheidung als Erklärung eines Zeugen und auf Seite 7 unten als eidesstattliche Erklärung gewürdigt. Art. 117 (1) EPÜ enthält eine nicht abschließende Liste von zulässigen Beweismitteln. Darin wird u. a. zwischen Urkunde (Art. 117 (1) c)), Abgabe einer schriftlichen Erklärung unter Eid (Art. 117 (1) g)) und Zeugenaussagen (Art. 117 (1) d)) unterschieden. Da die Vorinstanz weder direkt noch indirekt Zeugen einvernahm bzw. einvernehmen ließ, kann keine Zeugenaussage bzw. kein Protokoll einer solchen vorliegen. Da die fragliche Erklärung nicht vor einer zur Abnahme einer Eidesleistung kompetenten Behörde oder Urkundsperson abgegeben wurde, liegt keine beeidigte,

schriftliche Erklärung im Sinne von Art. 117 (1) g) vor. Die Kammer qualifiziert das Schriftstück D1 daher als Urkunde im Sinne von Art. 117 (1) c) EPÜ und würdigt dessen Beweiswert bzw. Beweiskraft frei (vgl. T 482/89, ABl. EPA 1992, 646, Punkt 2.1).

Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) hat den Wahrheitsgehalt dieser Erklärung bzw. den Inhalt dieser Urkunde D1 vor der Vorinstanz nicht bestritten, sondern vielmehr ausdrücklich erklärt, daß sie diesen nicht anzweifelt. Sie bestritt jedoch die Offenkundigkeit der Vorbenutzung. Erst hier in der Beschwerde äußert sie Zweifel an der Richtigkeit des Inhalts von D1, indem sie auf die Nichtübereinstimmung der Datumsangabe in der fraglichen Erklärung mit derjenigen im Installationsbericht der Stiftung "Det Norske Veritas" (Dokument D2) hinwies, erstere lautend "7. Juli 1981", letztere "1981.07.09". Sie nahm indessen auch hier nicht eindeutig Stellung gegen die Erklärung in D1. Insbesondere erklärte sie auf Seite 2 der Beschwerdeschrift, daß sie nicht bestreite, daß die Maschinenmannschaft bzw. fachkundige Dritte Zugang zur fraglichen Motoranlage bekamen. Diese Aussage wurde von der Beschwerdeführerin auch im weiteren Verfahren weder zurückgenommen noch relativiert. Aus der oben in Punkt VIII. erwähnten Bestätigung der Stiftung "Det Norske Veritas" ergab sich, daß die letzterwähnte Datumsangabe als "9. Juli 1981" zu lesen ist, womit eine Nichtübereinstimmung der Daten feststeht. Die fragliche Nichtübereinstimmung bezieht sich jedoch allein auf das Datum der Erstellung des Installationsberichts und damit nicht auf den Sachverhalt der Vorbenutzung. Da der Installationsbericht (D2) in der fraglichen Erklärung (D1) zitiert wurde - siehe Abschnitt d) derselben - kann es sich dabei um einen Zitierfehler oder einen Tippfehler handeln. Zweifel an der Richtigkeit der Sachverhaltsfeststellungen zur Frage der Vorbenutzung selbst erwachsen

daraus keine. Angesichts der Tatsache, daß die Beschwerdeführerin nichts weiteres dagegen vorbrachte und in diesem Zusammenhang den Zugang von Maschinisten und fachkundigen Dritten zur Motoranlage ausdrücklich nicht bestritt und der weiteren Tatsache, daß gemäß dem Installationsbericht (D2) eine Installation eines Dieselmotors wie in D1 geschildert vor dem Prioritätsdatum erfolgte, hat die Kammer keine Veranlassung an der Richtigkeit der Sachverhaltsfeststellungen gemäß D1 zu zweifeln.

Es fragt sich somit, ob daraus die Vorbenutzung der Erfindung hervorgeht.

4. Aus der Erklärung D1 ergeben sich folgende Tatsachen:

- Die Installation des Dieselmotors Nr. 2443 auf dem Schiff Höegh Banniere war anfangs Juli 1981 abgeschlossen.

- Der Dieselmotor wurde nach einem Brennstoffvorwärmverfahren für Brennkraftmaschinen für Schwerölbetrieb betrieben (Abschnitte g) und h) der Erklärung), mit einer Brennstofffördepumpe, die aus einem Brennstoffvorratssystem vorgewärmtes Schweröl ansaugt und über einen nachgeschalteten Brennstofffilter (Abschnitt h) ein Brennstoffeinspritzsystem mit gefiltertem Schweröl speist (Abschnitt e), wobei in einer Anwärmphase vor dem Start der Brennkraftmaschine die Brennstofffördepumpe Schweröl aus dem Brennstoffvorratssystem bis zum Brennstofffilter und über Druckregulierventilen (absperbare Rückführleitung) zurück in das Brennstoffvorratssystem pumpt (Abschnitte f, h, und k), wobei in der Anwärmphase das Schweröl durch den Schmutzraum des Brennstofffilters gepumpt wird (Abschnitte f und i), bis das Schweröl im Reinraum des Brennstofffilters durch das vorbeiströmende

vorgewärmte Schweröl auf Fließfähigkeit erwärmt ist (Abschnitt j) und bei Erreichen einer bestimmten Viskosität die Rückführleitung aus dem Schmutzraum des Brennstofffilters zum Brennstoffvorratssystem im wesentlichen unterbrochen wird (Abschnitt k); und

- Das Brennstoffsystem saugt zur Durchführung dieses Brennstoffvorwärmverfahrens für den Dieselmotor Nr. 2443 mit einer Brennstoffförderpumpe, die aus dem Brennstoffvorratssystem vorgewärmtes Schweröl an (Abschnitt h) und speist über einen nachgeschalteten Brennstofffilter ein Brennstoffeinspritzsystem mit gefiltertem Schweröl (Abschnitt e), und mit einer im Bereich des Brennstofffilters abzweigenden, absperrenbaren Rückführleitung zum Brennstoffvorratssystem (Abschnitte f, i und k), wobei der Brennstofffilter einen Schmutzraum mit einem Zufluß und einen Reinraum mit einem Abfluß aufweist (Abschnitte h, j und e), wobei der Zufluß mit der Druckseite der Brennstoffförderpumpe (Abschnitt h) und der Abfluß aus dem Reinraum mit dem Brennstoffeinspritzsystem verbunden ist (Abschnitte e und j), wobei der Schmutzraum einen weiteren Abfluß aufweist (Abschnitte f und i), an dem die Rückführleitung angeschlossen ist, welche bei Erreichen einer bestimmten Viskosität des Schweröls im Brennstofffilter im wesentlichen unterbrochen ist (Abschnitt k).

5. Es ist aus dieser Analyse klar, daß das Verfahren und das System gemäß der Erklärung D1 dem Verfahren gemäß dem vorliegenden Anspruch 1 und dem System gemäß dem vorliegenden Anspruch 4 entsprechen. Das beanspruchte System war demnach von der Lieferfirma (Oy Wärtsilä AB) des Dieselmotors Nr. 2443 bereits vor dem Prioritätsdatum (29. Juli 1981), und zwar am 9. Juli 1981, in einem Schiff (Höegh Banniere) eingebaut worden; das beanspruchte

Verfahren war nach dem Einbau der Maschinenmannschaft zugänglich.

6. Es bleibt des weiteren zu untersuchen, ob diese Benutzung vor dem Prioritätsdatum der Öffentlichkeit zugänglich war.

Das Vorwärmersystem eines Hilfsmotors interessiert insbesondere den Besteller und die Maschinenmannschaft, da bei einer Entscheidung für Schweröl als Motor-Treibstoff dieser Motor ohne Vorwärmung des Schweröls überhaupt nicht zu starten ist. Bei der Maschinenmannschaft und insbesondere beim Schiffsmaschinisten eines Schiffes wie der "Höegh Banniere" handelt es sich in der Regel um qualifizierte Fachleute, die die Funktion eines Motors oder Hilfsmotors (hier Motor Nr. 2443) und dessen Zusatzeinrichtungen in seinen Einzelheiten kennen, denn eine Maschinenmannschaft muß imstande sein, jede notwendige Reparatur auch zur See selbständig durchführen zu können. Die Kammer ist daher der Überzeugung, daß das hier zu beurteilende Verfahren und System, das wie oben in Abschnitt 5 festgestellt vor dem Prioritätsdatum eingebaut worden ist, der Maschinenmannschaft, zumindest ab diesem Einbaudatum, bekannt gewesen sein muß. Daß diese Zugangsverschaffung unter einer Geheimhaltungsverpflichtung stattfand, ist weder behauptet worden, noch bestehen dafür Anhaltspunkte. Somit kommt die Kammer zum Schluß, daß das Verfahren gemäß Anspruch 1 bzw. das System gemäß Anspruch 4 vor dem Prioritätsdatum der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

7. Die Gegenstände der Ansprüchen 1 und 4 sind deshalb nicht neu im Sinne des Artikels 54 EPÜ und daher nicht patentfähig im Sinne des Artikels 52 (1) EPÜ. Die abhängigen Ansprüche 2, 3 und 5 bis 7 fallen mit diesen Ansprüchen 1 und 4, auf die sie zurückbezogen sind, da über den

vorliegenden Antrag nur als Ganzes entschieden werden kann
(Art. 97 EPÜ).

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Die Geschäftsstellenbeamte:



N. Maslin

Der Vorsitzende:



C. Andries



04517