

**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 7 septembre 2011**

**N° du recours :** T 1556/08 - 3.2.01

**N° de la demande :** 98400191.7

**N° de la publication :** 0857598

**C.I.B. :** B60J 7/20

**Langue de la procédure :** FR

**Titre de l'invention :**

Malle arrière pour véhicule découvrable

**Titulaire du brevet :**

Société Européenne de Brevets Automobiles

**Opposant :**

Daimler AG

**Référence :**

-

**Normes juridiques appliquées :**

-

**Normes juridiques appliquées (CBE 1973) :**

CBE Art. 54, 56

**Mot-clé :**

"Nouveauté (oui)"

"Activité inventive (oui)"

**Décisions citées :**

-

**Exergue :**

-



N° du recours : T 1556/08 - 3.2.01

**D E C I S I O N**  
de la Chambre de recours technique 3.2.01  
du 7 septembre 2011

**Requérante :** Daimler AG  
(Opposante) Mercedesstraße 137  
D-70327 Stuttgart (DE)

**Mandataire :** -

**Intimée :** Société Européenne de Brevets Automobiles  
(Titulaire du brevet) 127, rue Amelot  
F-75011 Paris 11 (FR)

**Mandataire :** Pichat, Thierry  
Novagraaf Technologies  
122, rue Edouard Vaillant  
F-92593 Levallois-Perret Cedex (FR)

**Décision attaquée :** Décision intermédiaire de la division  
d'opposition de l'Office européen des brevets  
postée le 4 juillet 2008 concernant le  
maintien du brevet européen n° 0857598 dans  
une forme modifiée.

**Composition de la Chambre :**

**Président :** G. Pricolo  
**Membres :** Y. Lemblé  
D. Keeling

## **Exposé des faits et conclusions**

I. La requérante (opposante) a formé un recours contre la décision de la division d'opposition de maintenir le brevet européen n° 0 857 598 sous forme modifiée par décision remise à la poste le 4 juillet 2008.

La division d'opposition avait notamment estimé que l'objet de la revendication 1 de la requête principale présentée par la titulaire au cours de la procédure orale du 25 avril 2008 était nouveau et impliquait une activité inventive compte-tenu de l'état de la technique représenté, entre autres, par les documents suivants :

D1 : DE-A-44 45 944,

D2 : GB-A-2 300 671,

D3 : DE-A-44 45 941,

D5 : JP-Y-4-53292.

II. Une procédure orale s'est tenue devant la Chambre le 7 septembre 2011.

La requérante a requis l'annulation de la décision contestée et la révocation du brevet européen en cause.

L'intimée a demandé le rejet du recours.

III. Le libellé de la revendication 1 telle que maintenue par la division d'opposition est le suivant (subdivision par caractéristiques A à S effectuée par la requérante dans son mémoire exposant les motifs du recours) :

A "Capot (1)

B pour fermer et ouvrir le coffre arrière (4) d'un véhicule découvrable à toit rigide repliable (3)

- C comprenant des moyens pour permettre une ouverture du capot (1) de l'arrière vers l'avant pour l'accès au coffre arrière (4)
- D et une ouverture du capot (1) de l'avant vers l'arrière pour le passage et le rangement du toit (3) replié dans ledit coffre (4),
- E le capot (1) étant constitué par deux éléments (5, 6) de capot,
- F le premier (5) de ces deux éléments de capot (5,6) étant adapté à recouvrir un évidement (5a) pratiqué dans le second élément de capot (6)
- G et étant dissociable par rapport audit second élément de capot (6)
- H qui reste dans sa position fermée de telle sorte que ledit premier élément de capot (5) est adapté à se déplacer seul par basculement,
- I et l'ensemble formé par les deux éléments de capot (5, 6) étant solidaire du châssis (7) du véhicule,
- J d'une part, par l'intermédiaire d'une articulation (8)
- K et, d'autre part, par une serrure (9), caractérisé en ce que
- L - ladite articulation (8), qui est située à l'avant du capot (1),
- M permet la rotation de l'arrière vers l'avant de l'ensemble formé par les deux éléments de capot (5,6),
- N - ladite serrure (9), qui est située à l'arrière du capot (1),
- O entre le châssis et le capot,
- P permet le verrouillage de cet ensemble sur ledit châssis (7),
- Q - lesdits deux éléments (5, 6) de capot sont solidaires l'un de l'autre dans le cas de l'ouverture

du capot (1) de l'arrière vers l'avant, comme un capot d'une seule pièce,

R - et le premier (5) des deux éléments de capot (5,6) est adapté:

\* alors que le second élément de capot (6) reste dans sa position fermée, à se déplacer seul par basculement de l'avant vers l'arrière pour dégager ledit évidement (5a)

S \* et à permettre le passage du toit rigide (3) replié à travers ledit évidement (5a) et le rangement du toit (3) replié dans ledit coffre (4)."

IV. Au soutien de son action, la requérante a développé pour l'essentiel les arguments suivants :

L'objet de la revendication 1 du brevet tel que maintenu par la division d'opposition n'est pas nouveau au vu du document D1. Plus particulièrement, la forme de réalisation du capot selon les figures 11 à 13 de D1 divulgue toutes les caractéristique A à S de la revendication. La figure 12 de D1 montre deux éléments de capot, à savoir un premier élément de capot (Heckklappe 8") et un second élément de capot (Schwenkbügel 46), qui sont solidaires l'un de l'autre dans le cas de l'ouverture du capot de l'arrière vers l'avant. C'est à tort que la division d'opposition a estimé que le second élément de capot 46 se présente sous la forme de deux étriers distincts et qu'il n'a pas une forme en U. La description de ce mode de réalisation stipule que le cadre 12" ne possède qu'un seul étrier pivotant 46 (voir colonne 5, ligne 2). Par conséquent, à la lecture de ce passage et sur la base des informations obtenues à partir de la description de la forme de réalisation selon les figures 1 à 6 (voir en particulier

colonne 4, lignes 22-24 en liaison avec la figure 6), l'homme du métier considérera que l'élément pivotant 46 se présente sous la forme d'un élément unique s'étendant dans la direction transversale du véhicule. Cet élément présente une forme cintrée en "U", comme l'exige le terme "Schwenkbügel", le cintrage définissant alors l'évidement revendiqué. Les caractéristiques R et S sont donc divulguées à la figure 13. De plus, au même titre que la charnière 40 du capot dans la forme de réalisation selon les figures 7 à 10 de D1 comprend une serrure 43 (D1 : colonne 4, ligne 56), l'homme du métier considérera de manière implicite que la charnière 48, située à l'arrière du capot, comprend une serrure pour le verrouillage du coffre sur le châssis du véhicule. Une telle serrure est en effet un élément indispensable pour permettre l'ouverture et la fermeture du coffre.

C'est également à tort que la division d'opposition a estimé, dans sa motivation justifiant la nouveauté de l'objet de la revendication 1 par rapport au contenu du document D5, que le capot décrit dans ce document n'était pas adapté pour fermer et ouvrir le coffre arrière d'un véhicule découvrable à toit rigide repliable. Les caractéristiques B et S de la revendication ne sont pas des caractéristiques du capot en soi mais se rapportent uniquement à une utilisation possible du capot. Il est évident que le capot selon D5 est adapté à un véhicule découvrable à toit rigide repliable. Il est indifférent que le toit du véhicule soit souple ou rigide et rien ne s'oppose au rangement d'un toit rigide dans le compartiment 13 du capot selon le document D5. L'homme du métier choisira simplement de dimensionner de manière appropriée le capot ainsi que le compartiment destiné à recevoir un tel toit rigide.

Compte-tenu des possibilités offertes par l'utilisation de matériaux plus légers, le poids d'un toit rigide n'est pas un obstacle qui empêcherait d'utiliser le capot selon le document D5 dans un véhicule ayant un toit rigide repliable.

L'objet de la revendication 1 n'implique pas une activité inventive au vu des documents D1, D2 et D5. Par combinaison de l'enseignement de ces documents, l'homme du métier parvient au capot revendiqué sans faire preuve d'activité inventive. Les différentes variantes de capots divulguées dans l'état de la technique, par exemple dans le document D1, montre que deux principes régissant le basculement d'un capot multi-éléments pour un véhicule à toit rigide repliable sont généralement connus de l'homme du métier : selon un premier principe, l'ensemble des deux éléments solidaires l'un de l'autre constituant le capot peut être basculé de l'arrière vers l'avant comme un capot d'une seule pièce de manière à privilégier l'accès au coffre à bagages (figures 11 à 13 de D1; figure 1 de D5); selon un deuxième principe, l'ensemble des éléments est basculé solidairement de l'avant vers l'arrière de manière à privilégier le passage et le rangement du toit repliable (figure 10 de D1; figure 3 de D2).

Partant, à titre d'exemple, du capot selon le document D2 qui privilégie le passage et le rangement du toit repliable 4 par un basculement de l'ensemble de capot sur une articulation 9 située à l'arrière du capot, ce capot présente l'inconvénient d'une ouverture d'accès limitée du coffre (voir paragraphe [0003] du fascicule de brevet). Il s'agit donc pour l'homme du métier de surmonter cet inconvénient et de concevoir un capot donnant la priorité au chargement des bagages. Il lui

suffit alors d'appliquer le principe d'une inversion cinématique et, sur le modèle de la variante selon les figures 11-13 de D1 ou de la figure 1 du document D5, de permuter l'articulation du basculement en la faisant passer à l'avant du capot, tout en conservant la serrure à l'arrière. Il parviendrait ainsi au capot revendiqué sans faire preuve d'une activité inventive.

L'homme du métier arriverait à la même conclusion sur la base d'un raisonnement similaire en combinant les différentes variantes de capot du document D1, ou en combinant la variante selon les figures 11-13 du document D1 avec l'enseignement du document D5.

- V. Les moyens invoqués par l'intimée (titulaire du brevet) pour réfuter les arguments de la requérante se résument comme suit :

Le capot selon la revendication 1 est nouveau par rapport au contenu du document D1 ou du document D5.

L'interprétation faite par la requérante au vu des figures 11 à 13 du document D1, en particulier en ce qui concerne le second élément de capot 46, n'est pas conforme à ce que l'homme du métier retirerait de ce document. Seule l'interprétation faite par la division d'opposition au point 4.2 de sa décision, cette dernière ayant reconnu dans les figure 11 à 13 deux étriers 46 qui ne définissent pas d'évidement pour le passage du toit, est correcte. De plus, rien dans D1 n'indique que l'ensemble formé du capot 8" et des étriers 46 puisse être verrouillé sur le châssis 14 du véhicule par une serrure située à l'arrière du capot (caractéristiques N,O,P).

Le capot selon le document D5 n'est pas apte au passage et au rangement d'un toit rigide repliable dans le coffre du véhicule et ce capot ne comporte pas de serrure.

Le capot selon la revendication 1 ne découle pas à l'évidence de l'état de la technique divulgué dans les documents D1, D2 et D5. Le raisonnement de la requérante repose sur la connaissance *a posteriori* de l'invention.

## **Motifs de la décision**

1. Le recours est recevable.
2. Nouveauté
  - 2.1 Les Chambres de recours de l'Office européen des Brevets ont fixé des critères strictes pour l'examen de la nouveauté. Selon leur jurisprudence constante, une divulgation de l'état de la technique ne détruit la nouveauté que si elle divulgue toutes les caractéristiques de l'objet en cause directement et sans ambiguïté, compte tenu des connaissances générales de l'homme du métier à la date de publication du document cité.
    - 2.1.1 Concernant la question de la nouveauté du capot revendiqué au vu de la forme de réalisation selon les figures 11 à 13 du document D1, les opinions des parties divergent sur le fait que l'élément pivotant 46 représente ou non un deuxième élément de capot comportant un évidement pratiqué dans ce dernier pour le passage et le rangement du toit replié dans le coffre

(caractéristiques F, R et S) et que le capot comprend une serrure située à l'arrière de ce dernier (caractéristiques N,O,P).

D'une part, l'intimée, s'alliant aux conclusions de la division d'opposition, estime que l'élément 46 ("Schwenkbügel") se présente sous la forme d'un étrier situé de chaque côté du véhicule. On peut noter que la forme cintrée de l'élément 46 dans le plan des figures 11 à 13 favorise cette interprétation. D'autre part, la requérante, se référant au passage de la colonne 4, lignes de D1, prétend que l'élément pivotant 46 des figures 11 à 13 du document D1 doit se présenter sous la forme d'un élément cintré unique s'étendant transversalement au véhicule.

2.1.2 Pour la Chambre, ni les figures 11 à 13 du document D1, ni le passage cité par la requérante ne permettent de déduire directement et sans ambiguïté laquelle de ces deux interprétations est correcte. Force est de constater que D1 ne contient aucune indication quant à la direction principale dans laquelle s'étendrait l'élément 46, ni sur la forme de son cintrage. En essayant de surmonter ces lacunes techniques relatives à la constitution exacte du capot selon D1, les parties et la division d'opposition se sont livrées à des conjectures qui s'étendent au-delà du stricte contenu du document D1. Les caractéristiques F, R et S ne peuvent donc être déduites directement et sans ambiguïté du document D1.

2.1.3 Il en est de même pour les caractéristiques N,O,P relatives à la serrure : D1 ne comporte pas la moindre indication quant à la présence d'une serrure au

voisinage de l'articulation 48 située à l'arrière du capot. Le mode opératoire du capot selon les figures 11 à 13 ne nécessite pas la présence d'une serrure située à l'arrière du capot. Une serrure pourrait très bien être localisée au voisinage des éléments de liaison 47 (Verbindungsglieder).

2.2 Concernant la question de la nouveauté du capot revendiqué par rapport au capot selon le document D5, la requérante estime que le capot pourvu du compartiment 13 destiné à recevoir un toit souple 10 (voir en particulier la figure 1 du document D5) est adapté pour ranger un toit rigide repliable d'un véhicule découvrable (caractéristique S), tout en permettant l'ouverture et la fermeture du coffre arrière (caractéristique B), contrairement à l'opinion de la division d'opposition.

2.2.1 La Chambre ne partage pas le point de vue de la requérante. Le fait qu'un toit soit rigide et repliable implique que les différents éléments constitutifs du toit soient des éléments rigides repliables, c'est à dire que ces éléments rigides doivent être reliés entre eux par des moyens de couplage ou d'articulation divers afin de permettre le pliage du toit. Pour cette raison, de tels systèmes de toit rigide imposent, lors de la séquence de pliage-dépliage, une trajectoire donnée aux différents éléments constitutifs du toit ou, autrement-dit, une cinématique de pliage-dépliage (voir par exemple D2 : figure 3, signe de référence 4, ou D3 : figures 1-3, signes de référence 2,3,8). L'homme du métier reconnaît sans peine que la trajectoire prédéterminée par la cinématique de pliage-dépliage d'un tel toit rigide n'est, a priori et d'une manière

générale, pas compatible avec le mouvement de basculement autour de l'articulation 14 que le toit rigide aurait à effectuer pour atteindre la position d'ouverture du coffre telle que représentée en points-tirets à la figure 2 du document D5, s'il était reçu dans le compartiment 13 de ce capot. Le capot selon le document D5 et en particulier son compartiment basculant 13 ne comporte donc pas les caractéristiques structurelles qui le rendent apte au passage et au rangement d'un toit rigide repliable dans le coffre du véhicule.

2.2.2 De plus, de la même manière que pour le document D1, le document D5 ne comporte pas la moindre indication quant à la présence d'une serrure située à l'arrière du capot. Le mode opératoire du capot selon D5 ne nécessite pas la présence obligatoire d'une serrure à l'arrière du capot. Cette dernière pourrait très bien être localisée latéralement.

2.3 La Chambre conclut de ce qui précède que l'objet de la revendication 1 est nouveau (Article 54 (1) de la CBE 1973).

### 3. Activité inventive

3.1 Selon la requérante, le capot revendiqué ne représenterait qu'une variante qui découlerait à l'évidence des différentes formes de réalisation enseignées dans le document D1, le document D2 ou le document D5. La Chambre a examiné les différentes solutions proposées dans ces documents et ne partage pas l'opinion de la requérante pour les raisons suivantes.

3.2 Considérant le mode de réalisation selon les figures 11 à 13 du document D1, si l'on accepte l'interprétation proposée par la requérante quant à l'élément de capot unique (Schwenkbügel 46) s'étendant transversalement au véhicule dans un plan perpendiculaire au plan défini par les figures 11 à 13 du document D1, la question se pose de la direction vers laquelle cet élément serait cintré afin de définir l'évidement revendiqué (caractéristique F). Compte-tenu de la localisation relativement élevée cet élément pivotant transversal 46, un cintrage vers l'arrière formerait obstacle au passage du toit. Dans le cas d'un cintrage vers l'avant, la trajectoire de cette partie cintrée pourrait intercepter, lors de l'ouverture du coffre (voir figure 12), la structure du toit qui porte le numéro de référence 2 à la figure 12 de D1. Un cintrage vers le bas apparaît tout aussi improbable : si le toit doit passer à travers l'élément 46 (caractéristique S), le basculement de l'arrière vers l'avant de cet élément lors de l'ouverture du coffre (caractéristiques M) intercepterait le toit replié. L'interprétation de la division d'opposition selon laquelle l'élément pivotant 46 comprend deux étriers à droite et à gauche du véhicule, est donc la plus plausible puisqu'elle représente pratiquement la seule possibilité constructive qui n'intercepte pas la trajectoire de pliage-dépliage du toit rigide repliable et ne fait pas obstacle à son bon fonctionnement. Il faut donc conclure que D1 n'enseigne pas qu'un élément de capot comprenant un évidement permet le passage et le rangement du toit rigide replié à travers ce dernier (caractéristiques F, R et S).

3.3 Le mode de réalisation du capot selon les figures 7 à 10 du document D1 est pratiquement identique au mode de

réalisation divulgué dans le document D2 et sera discuté en liaison avec ce document.

- 3.4 Le capot selon les figures 1 à 6 du document D1 n'est pas constitué de deux éléments de capot dont l'un est adapté à recouvrir un évidement pratiqué dans le second élément de capot (caractéristiques E et F), mais d'un seul élément de capot 8. Il ne repose donc pas sur le même principe que celui revendiqué et ne peut être combiné de manière évidente avec les autres modes de réalisation.
- 3.5 Le document D5 décrit un capot qui a été spécialement développé pour recevoir un toit souple. En effet, comme décrit dans la traduction du document D5, le toit comporte de chaque côté du véhicule une partie rigide qui comprend une glissière de guidage 8 et qui n'est pas repliable. Ces glissières permettent de guider la partie souple du toit (traduction de D5 : page 4, premier paragraphe). Lorsque le toit est découvert, la partie souple est stockée dans le compartiment de stockage comprenant un élément en forme de cadre (frame 12) et un réceptacle 13 (stowage compartment), ces éléments formant une seule pièce avec le capot (traduction de D5 : page 5, dernières lignes de l'avant-dernier paragraphe). On reconnaît à la figure 1 de D5 que la glissière de coulissement de la partie souple s'étend jusque dans le compartiment 13 et qu'il est nécessaire pour le toit souple de suivre le mouvement de rotation du capot autour de l'articulation 14 lors de l'ouverture du coffre. Comme on l'a vu plus haut, un tel capot n'est pas compatible avec le passage et le rangement dans le coffre d'un toit rigide replié.

Le document D5 met l'accent sur la fonction de stockage du toit dans le compartiment 13 (voir les paragraphes "Problems to Be Overcome by the Design" and "Means of Overcoming the Problems" aux pages 2-3 de la traduction). Il ne contient aucune suggestion indiquant à l'homme du métier que ce capot est utilisable pour un toit rigide, car le cadre 12 qui forme l'élément structurel principal du capot et que la requérante considère comme le second élément de capot au sens de la revendication 1, ne définit pas un évidement permettant le passage et le rangement d'un toit rigide replié. En effet, la partie avant du cadre 12 intercepterait la trajectoire de pliage-dépliage d'un hypothétique toit rigide repliable.

- 3.6 Le document D2 décrit un capot selon le préambule de la revendication 1. Ce capot est constitué par deux éléments de capots 2 et 8, le premier 2 de ces deux éléments étant adapté à recouvrir un évidement donnant accès au coffre au travers d'une ouverture (page 3, lignes 16-19 : "loading aperture"). Ce capot ne comporte pas d'évidement permettant le passage et le rangement du toit rigide repliable 4 (caractéristiques R et S).

Partant du document D2, la Chambre n'a pu suivre la thèse de la requérante selon laquelle, dans le but de d'améliorer l'accès au coffre à bagages, il suffirait d'effectuer une inversion cinématique (en allemand : "kinematische Umkehrung") du principe de fonctionnement du capot selon D2 pour parvenir au capot revendiqué. Une inversion cinématique revient à reprendre entièrement la construction et le mode opératoire du capot. Revoir la conception du capot sur la base d'une telle inversion cinématique représente de l'avis de la Chambre une série d'étapes qui sortent du cadre des modifications que l'on

peut considérer comme évidentes et que l'on est en droit d'attendre de la part de l'homme du métier.

- 3.7 En résumé, comme on l'a vu plus haut, ni le document D5, ni le mode de réalisation selon les figures 11 à 13 du document D1 ne divulgue de manière claire un second élément de capot au sens de la revendication 1, c'est-à-dire qui définit un évidement permettant le passage et le rangement d'un toit rigide repliable (caractéristiques R et S). De plus, ni le document D5, ni le mode de réalisation selon les figures 11 à 13 du document D1 ne suggère à l'homme du métier qu'il obtiendrait un accès au coffre plus favorable, d'une part en localisant l'articulation d'un ensemble de deux éléments de capot vers l'avant du capot (caractéristiques I,J et L,M), d'autre part en situant une serrure à l'arrière du capot, entre le châssis et l'ensemble de capot, de manière à permettre le verrouillage et donc le déverrouillage de l'ensemble des éléments de capot sur le châssis du véhicule (caractéristiques K et N,O,P,Q). L'ensemble de capot ainsi obtenu présente l'avantage d'une ouverture normale de l'ensemble de capot comme un coffre usuel (voir paragraphe [0006] du brevet).

Pour finir, la Chambre ne partage pas l'avis de la requérante quant à la divulgation dans l'état de la technique selon les documents D1, D2 et D5 de deux principes de construction différents, l'un privilégiant l'accès au coffre, l'autre le passage du toit rigide repliable. De l'avis de la Chambre, poser de tels principes relève d'une réflexion et d'une approche inspirée par la connaissance *a posteriori* de l'invention revendiquée.

3.8 L'objet de la revendication 1 présente donc l'activité inventive requise (Article 56 de la CBE 1973).

**Dispositif**

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

Le recours est rejeté.

La Greffière :

Le Président :

A. Vottner

G. Pricolo