

**Interner Verteilerschlüssel:**

- (A) [ - ] Veröffentlichung im ABl.
- (B) [ - ] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [ - ] An Vorsitzende
- (D) [ X ] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung  
vom 24. Juni 2022**

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1489/20 - 3.2.01

**Anmeldenummer:** 14162189.6

**Veröffentlichungsnummer:** 2803579

**IPC:** B64D11/06

**Verfahrenssprache:** DE

**Bezeichnung der Erfindung:**  
Fluggastsitz mit einem Gestell

**Patentinhaberin:**  
ZIM Aircraft Seating GmbH

**Einsprechende:**  
Recaro Aircraft Seating GmbH & Co. KG

**Stichwort:**

**Relevante Rechtsnormen:**  
VOBK 2020 Art. 13(2)  
EPÜ Art. 83, 84, 123(2), 56

**Schlagwort:**

Änderung nach Ladung - stichhaltige Gründe (ja) -  
berücksichtigt (ja)  
Ausreichende Offenbarung - Hauptantrag (ja)  
Patentansprüche - Klarheit nach Änderung (ja)  
Änderungen - Erweiterung über den Inhalt der Anmeldung in der  
eingereichten Fassung hinaus (nein)  
Erfinderische Tätigkeit - Hauptantrag (ja) - nicht  
naheliegende Änderung

**Zitierte Entscheidungen:**

**Orientierungssatz:**



**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

**Beschwerde-Aktenzeichen:** T 1489/20 - 3.2.01

**E N T S C H E I D U N G**  
**der Technischen Beschwerdekammer 3.2.01**  
**vom 24. Juni 2022**

**Beschwerdeführerin:** ZIM Aircraft Seating GmbH  
(Patentinhaberin) Graf-von-Soden-Straße 1  
88090 Immenstaad am Bodensee (DE)

**Vertreter:** Otten, Roth, Dobler & Partner mbB Patentanwälte  
Großtobeler Straße 39  
88276 Berg / Ravensburg (DE)

**Beschwerdegegnerin:** Recaro Aircraft Seating GmbH & Co. KG  
(Einsprechende) Daimlerstrasse 21  
74523 Schwäbisch Hall (DE)

**Vertreter:** Daub, Thomas  
Patent- und Rechtsanwaltskanzlei Daub  
Bahnhofstrasse 5  
88662 Überlingen (DE)

**Angefochtene Entscheidung:** **Entscheidung der Einspruchsabteilung des Europäischen Patentamts, die am 14. April 2020 zur Post gegeben wurde und mit der das europäische Patent Nr. 2803579 aufgrund des Artikels 101 (3) (b) EPÜ widerrufen worden ist.**

**Zusammensetzung der Kammer:**

**Vorsitzender** G. Pricolo  
**Mitglieder:** A. Wagner  
S. Fernández de Córdoba  
C. Narcisi  
P. Guntz

## **Sachverhalt und Anträge**

- I. Die Patentinhaberin legte Beschwerde gegen die Entscheidung der Einspruchsabteilung ein, das europäische Patent Nr. 2803579 aufgrund des Artikels 101(3)(b) EPÜ zu widerrufen.
- II. In der angefochtenen Entscheidung wird unter anderem von folgenden Entgegnungen ausgegangen, die auch der vorliegenden Entscheidung zugrunde liegen:

### **Offenkundige Vorbenutzung OVI** (Lieferung an Japan Airlines):

- OV1: CAD Zeichnung 372-00-001-01 mit Sitz "3510C372-31-223"
- OV2: Sitzlayout B777 mit Sitz "3510C372-31-223"
- OV3: Auszug der Baukastenstückliste Sitz "3510C372-31-223"
- OV4: CAD Zeichnung Sitzteiler 139-00-104-00
- OV5: CAD Zeichnung Sitzfuß 139-00-109-40
- OV6: CAD Zeichnung "Seat belt attachment" 372-00-000-01
- OV7: Lieferschein 8100002577 vom 29.08.2005 über Sitzlieferung "3510C372-31-223"
- OV20: Zulassungszertifikat ("Authorised Release Certificate"), 21. Oktober 2005

- OV21: Zulassungszertifikat ("Authorised Release Certificate"), 6. Dezember 2005
  - OV22: Endabnahmeprotokoll ("Minutes of First Article Inspection"), 16. September 2005
  - OV23: Rechnung 70003615 an JAL (Invoice 70003615), 31. Oktober 2005
  - OV24: Zahlungsdetail zur Rechnung 70003615
  - OV25: Kontoauszug mit Zahlungseingang Rechnung 70003615, 22. Dezember 2005
  - EV1: Versicherung an Eides Statt vom 19. Dezember 2016 über Bauweise des Sitzes "3510C372-31-223", Oliver Forgatsch
  - EV1a: Korrektur zur Versicherung an Eides Statt vom 19. Dezember 2016, datiert 11. Dezember 2017, Oliver Forgatsch
  - EV2: Versicherung an Eides Statt vom 19.12.2016 über Lieferung des Sitzes "3510C372-31-223", Andreas Schwarz
  - Niederschrift über die Beweisaufnahme durch Vernehmung des Zeugen Oliver Forgatsch in der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung
  - Niederschrift über die Beweisaufnahme durch Vernehmung des Zeugen Andreas Schwarz in der mündlichen Verhandlung vor der Einspruchsabteilung
- Offenkundige Vorbenutzung OVIII** (Lieferung an Airbus Operations GmbH):

- OV13: CAD Zeichnung 944-00-001-01 mit Sitz „3510H944-31-011“, inkl. vergrößertes Textfeld
- OV14: CAD Zeichnung Sitzteiler 139-00-208-05, inkl. vergrößertes Textfeld
- OV15: Auszug der Baukastenstückliste 3510H944-31-011
- OV16: CAD Zeichnung Sitzfuß 139-00-130-00, inkl. vergrößertes Textfeld
- OV17: Auszug Wartungshandbuch 3510H944-31-011
- OV18: Lieferschein 8100008060, Shipping date: 22. Februar 2013
- OV19a: Vollständige Speditionsunterlagen zu Lieferschein 8100008060, 22. Februar 2013
- OV31: Zulassungszertifikat ("Authorised Release Certificate"), 21. Februar 2013
- OV32: Endabnahmeprotokoll („Seat FAI Report“), veröffentlicht 25. Januar 2013
- OV33: Rechnung an Airbus (Invoice 70010635) mit Sitz 3510H944-31-011
- OV34: Zahlungsdetail zur Rechnung 70010635
- OV35: Kontoauszug mit Zahlungseingang Rechnung 70010635, 11. April 2013
- EV5: Versicherung an Eides Statt über Bauweise des Sitzes "3510H944-31-011", Oliver Forgatsch

- EV6: Versicherung an Eides Statt über Lieferung des Sitzes "3510H944-31-011", Andreas Schwarz

**D3:** US 4,526,421 A1

- III. Die Einspruchsabteilung hatte entschieden, dass
- das Patent wie erteilt sowie Hilfsantrag I und III nicht ausführbar seien,
  - Hilfsantrag II gegenüber der offenkundigen Vorbenutzung OVI nicht neu sei,
  - Hilfsantrag IV nicht den Erfordernissen des Artikels 123(2) EPÜ genüge und
  - Hilfsantrag V in Ausübung ihres Ermessens nicht zuzulassen sei.
- IV. Am 24. Juni 2022 fand eine mündliche Verhandlung vor der Beschwerdekammer des Europäischen Patentamts statt.
- V. Die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang auf der Grundlage der Ansprüche 1 bis 4 des Hauptantrags, eingereicht in der mündlichen Verhandlung.
- Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.
- VI. Anspruch 1 des Hauptantrags lautet (Merkmalsgliederung von der Kammer hinzugefügt):
- M1.1:** Fluggaststz (1, 9) mit einem Gestell (5), das zur Befestigung an einem Boden (8) einer Flugkabine vorgesehen ist
- M1.2:** und einer über eine Drehachse (7) am Gestell (5) schwenkbar gelagerten Rückenlehne (3),

**M1.3:** wobei der Sitz einen Sitz-Referenz-Punkt (SRP) aufweist, dessen Position nach dem SAE International Aerospace Standard AS8049 definiert ist, dadurch gekennzeichnet, dass

**M1.4:** die Drehachse (7) der Rückenlehne (3) in einer Linie parallel zum Kabinenboden und in Flugrichtung (10) betrachtet einen Abstand  $n$  von weniger als 40 mm vom Sitz-Referenz-Punkt (SRP) aufweist, für den Fall, dass die Drehachse (7) in Flugrichtung (10) betrachtet vor dem SRP liegt,

**M1.5** und weniger als 5 mm vom Sitz-Referenz-Punkt (SRP) aufweist, für den Fall, dass die Drehachse (7) in Flugrichtung (10) betrachtet hinter dem SRP liegt.

VII. Das Vorbringen der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*Artikel 13(2) VOBK 2020*

Der in der mündlichen Verhandlung eingereichte Hauptantrag sei zuzulassen. Er stelle eine direkte Reaktion auf den erstmals in der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Angriff der erfinderischen Tätigkeit ausgehend von OVI kombiniert mit D3 dar. Dieser neue Angriff habe dazu geführt, dass keiner der mit der Beschwerdebegründung eingereichten Hilfsanträge III bis VI von der Kammer vorläufig als gewährbar angesehen wurde.

*Artikel 83 EPÜ*

Das Merkmal, dass laut Einspruchsabteilung angeblich zur Nicht-Ausführbarkeit geführt habe, sei gestrichen worden. Weiterhin enthalte der Hauptantrag die Merkmale M1.3 und M1.4 wie erteilt. Die Ausführbarkeit dieser

beiden Merkmale sei aus den in der angefochtenen Entscheidung aufgeführten Gründen (Punkte 12.6 und 12.7) gewährleistet. Die Bestimmung des SRP sei zwar unabhängig von der Drehachse, der Abstand zwischen SRP und Drehachse sei jedoch charakteristisch für den Living Space. Warum ein Fachmann mit diesen vergleichsweise einfachen Parametern einen Fluggastsitz nicht nachbauen könne, sei nicht nachvollziehbar.

*Artikel 84 EPÜ mit Artikel 83 EPÜ*

Die Änderung in Merkmal M1.5, dass der Abstand n weniger als 5 mm betrage, wenn die Drehachse in Flugrichtung betrachtet hinter dem SRP liegt, sei für den Fachmann eine ausführbare und klare Angabe. Daran ändere auch die im Standard AS8049 genannte Toleranz für die Lage des SRP von 6,4 mm nichts. Anspruch 1 definiere einen Wertebereich für den Abstand zwischen der Drehachse und dem SRP, der einzuhalten sei. Eine Verschiebung durch die Toleranz innerhalb des Bereichs sei für den Fachmann kein Problem, auch wenn sich dabei die Lage der Drehachse von hinter zu vor dem SRP verschiebe.

*Artikel 123(2) EPÜ*

Wie von der Einspruchsabteilung (Entscheidung, Punkt 13.1) festgestellt, sei der Wortlaut der erteilten Merkmale M1.3 und M1.4, die im Hauptantrag unverändert enthalten seien, gleichwertig zu ihrem Ursprungswortlaut. Die Änderung in M1.3 von "*der nach dem*"... zu "*dessen Position nach dem*" AS 8049 bestimmt werde, sei lediglich eine Klarstellung, die keine über die ursprüngliche Offenbarung hinausgehende technische Lehre vermittele. Gleiches gelte für die Änderung in M1.4 von "*parallel zum Kabinenboden und parallel zur*

*Flugrichtung"* zu *"parallel zum Kabinenboden und in Flugrichtung"*.

Weiterhin sei dieser Einwand nicht Bestandteil der angefochtenen Entscheidung gewesen und damit nicht ins Verfahren zuzulassen.

Entgegen der Ansicht der Einspruchsabteilung stelle die zu Hilfsantrag IV unter den Punkten 14.3 bis 14.5 der angefochtenen Entscheidung in ähnlicher Weise diskutierte Asymmetrie des Wertebereichs für die Lage der Drehachse vor oder hinter dem SRP keine unzulässige Erweiterung dar. Die Änderung basiere auf den ursprünglichen Ansprüchen 2 und 3 sowie Absatz [0025] der A2-Veröffentlichung des Streitpatents. Weiterhin sei dem Absatz [0011] der A2-Veröffentlichung zu entnehmen, dass ein Abstand der Drehachse vor dem SRP bevorzugt sei.

*Artikel 56 EPÜ*

Ausgehend von OVI mit Fachwissen oder D3

In OVI liege die Drehachse mit einem Abstand von  $n = 28,2$  mm hinter dem SRP. Der Abstand liege somit weit außerhalb des definierten Bereichs von  $n < 5$  mm. Prinzipiell würden Fluggaststühle immer so konzipiert, dass möglichst viele Stühle im Flugzeug untergebracht werden können bei möglichst großer Beinfreiheit für den Passagier. Für den Stuhl der OVI sei dieses Ziel unter Berücksichtigung des Fachwissen offensichtlich bei  $n = 28,2$  mm erreicht worden.

Sollte der Fachmann eine Neukonzeption eines Fluggaststuhls ausgehend von der OVI in Erwägung ziehen, gelange der Fachmann auch in Zusammenschau mit der D3 nicht zum beanspruchten Fluggaststuhl. D3 zeige

einen sehr speziellen Sitz 40 mit einer Sitzschale, bei dem Teile des Polsters weggelassen worden seien (Spalte 8, Zeilen 3 bis 6). Außerdem sei die Rückenlehne nicht schwenkbar (Spalte 7, Zeilen 24 bis 27). D3 sei mit der OVI daher nicht kombinierbar. Zwar lehre die D3, dass es vorteilhaft sei, den "seat reference point 102" nach hinten zu verschieben (Figur 7 mit Spalte 7, Zeile 66 bis Spalte 8, Zeile 8), ein Bezug zu einer Drehachse fehle jedoch. Die Schalensitzkonstruktion der D3 (Figur 2) lasse eine drehbare Lagerung der Rückenlehne gar nicht zu. Der von der Beschwerdegegnerin genannte angebliche Drehpunkt 93 (Figur 6 mit Spalte 7, Zeilen 20 bis 33) sei für den Crashfall konzipiert und liege in der Rückenlehne, statt wie beansprucht zwischen Rückenlehne und Gestell. Eine Lehre bzgl. eines konkreten Abstandes zwischen einer Drehachse und dem "seat reference point 102", insbesondere dessen Auswirkung auf die Sitzergonomie, sei der D3 keinesfalls entnehmbar.

Ausgehend von OVIII mit Fachwissen

Auch ausgehend von der OVIII gelange der Fachmann nicht zum beanspruchten Gegenstand. Offensichtlich zeige OV17 (page 10043) keine schwenkbare Rückenlehne und damit keine Drehachse im Sinne des Patents. Ob der Fachmann eines der beiden gezeigten Zapfenpaare als Drehachse nutzen würde und, wenn ja, welches, sei rein spekulativ und basiere auf einer rückschauenden Betrachtungsweise. Insbesondere sei der in OV17 gezeigte, untere Lagerpunkt als Drehachse nicht geeignet. Zum einen gebe es keine Angriffspunkte, um einer Lehnenbewegung die nötige Gegenkraft geben zu können, zum anderen seien die Bolzen an der Rückenlehne lediglich an dünnen Laschen angebracht (siehe OV17).

Zusätzlich seien die offenkundigen Vorbenutzungen OVI und OVIII nicht lückenlos nachgewiesen.

- VIII. Das Vorbringen der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) - soweit es für die Entscheidung wesentlich war - lässt sich wie folgt zusammenfassen:

*Artikel 13(2) VOBK 2020*

Der in der mündlichen Verhandlung eingereichte Hauptantrag sei nach Artikel 13(2) VOBK 2020 nicht zu berücksichtigen. Anspruch 1 beinhalte eine Abgrenzung aus der Beschreibung, die zu einem früheren Zeitpunkt hätte vorgebracht werden können. Sowohl OVI als auch D3 seien seit langem im Verfahren und bereits früher diskutiert worden. Auch sei Anspruch 1 gegenüber OVI mit D3 prima facie nicht gewährbar.

*Artikel 83 EPÜ*

Entgegen der Auffassung der Einspruchsabteilung sei die Merkmalskombination M1.3 mit M1.4 nicht ausführbar. Insbesondere fehle es an einer eindeutigen technischen Lehre, wie ein Flugzeugsitz zur Erfüllung der Merkmale M1.3 und M1.4 konstruktiv auszubilden sei, damit auch der Vorteil, nämlich die Schaffung von mehr Living Space, erreicht werde.

Der SRP sei lediglich ein fiktiver Punkt, der während der Zulassungsprozedur an einem montierten Sitz gemessen werde. Auf den SRP hätten viele Faktoren einen Einfluss (z.B. Form, Dicke und Beschaffenheit des Sitzbodens, Dicke des Rückenlehnenpolsters, etc.). Dem Streitpatent ist jedoch nicht zu entnehmen, wie diese Faktoren auszubilden seien. Einen technischen Zusammenhang zwischen der Drehachse und dem SRP gebe es nicht. Daher sei der Abstand in Merkmal 1.4 arbiträr

gewählt und der Sitz nach Anspruch 1 nicht ohne unzumutbaren Aufwand reproduzierbar.

*Artikel 84 EPÜ mit Artikel 83 EPÜ*

Die Änderung in Merkmal M1.5, dass der Abstand n weniger als 5 mm betrage, wenn die Drehachse in Flugrichtung betrachtet hinter dem SRP liegt, sei derart unklar, dass sich ein Mangel an Ausführbarkeit ergebe. In dem Standard AS8049 sei für den SRP eine Toleranz von 6,4 mm angegeben. Diese sei größer als 5 mm, so dass unklar sei, was passiere, wenn die Toleranz vollständig ausgenutzt werde. Gefordert sei ein Abstand für eine Drehachse, die hinter dem SRP liege. Durch die Toleranz könne die Drehachse jedoch plötzlich vor dem SRP liegen. Die beiden Bereiche des SRP in Bezug zur Drehachse seien jedoch getrennt zu sehen, so dass die im AS8049 angegebene Toleranz nicht möglich sei.

*Artikel 123(2) EPÜ*

Für den erteilten Wortlaut des Merkmals 1.3, dass "die Position des SRP" bestimmt werde, gebe es keine Basis in der Beschreibung. Die "Position des SRP" werde an keiner Stelle genannt.

Unter dem erteilten Wortlaut des Merkmals 1.4 "in Flugrichtung" könne nun auch eine grobe Richtung verstanden werden. Ursprünglich sei jedoch mit "parallel zur Flugrichtung" keine Abweichung von einer Parallelität mit inbegriffen gewesen. Die ursprüngliche Offenbarung sei folglich unzulässig erweitert worden.

Weiterhin sei der Einspruchsabteilung bzgl. der Asymmetrie des Wertbereichs, die seinerzeit entsprechend in Verbindung mit Hilfsantrag IV

diskutiert worden sei, zuzustimmen (Entscheidung, Punkt 14.4). Der ursprünglichen Anmeldung sei keine Offenbarung für das Geltendmachen zweier verschiedener Abstände  $n$ , je nachdem ob der SRP vor oder hinter der Drehachse liege, zu entnehmen. Die Auswahl des Abstands für den SRP vor bzw. hinter der Drehachse sei jeweils eine Auswahl aus einer Liste. Somit sei aus zwei Listen jeweils ein Mitglied gewählt worden, für deren Kombination es in der ursprünglich eingereichten Anmeldung keinen Hinweis gegeben habe.

#### *Artikel 56 EPÜ*

Ausgehend von OVI mit Fachwissen oder D3

OVI unterscheide sich von Anspruch 1 lediglich darin, dass bei einer Drehachse hinter dem SRP der Abstand  $n$  mit 28,2 mm größer als  $n < 5\text{mm}$  sei.

Allein aus seinem Fachwissen heraus sei der Fachmann immer bestrebt, die Beinfreiheit zu verbessern, so dass allein daraus bereits die Motivation entstehe, den SRP nach hinten zu verlagern. Einen Abstand  $n < 5\text{mm}$  zu wählen könne daher nicht erfinderisch sein.

Bei einer Neukonzeption des durch OVI bekannt gewordenen Fluggastsitzes sei der Fachmann ebenfalls darum bestrebt, die Beinfreiheit, sprich den Living Space zu verbessern. Auf der Suche nach einer Lösung würde der Fachmann die D3 berücksichtigen, die sich mit demselben Problem befasse (Spalte 1, Zeilen 55ff). Die in Spalte 7, Zeilen 60 bis 64, beschriebene Bestimmung des SRP entspreche dem Vorgehen nach dem Standard AS8049. Weiter lehre die D3 in Spalte 7, Zeile 66 bis Spalte 8, Zeile 10 mit den Figuren 8 und 10 bis 13, den SRP so weit wie möglich nach hinten zur Rückenlehne zu verschieben. Dies werde u.a. wie im Streitpatent durch

die Krümmung der Rückenlehne erzielt. Schließlich gebe es keinen technischen Zusammenhang zwischen der Drehachse und dem SRP, so dass es unerheblich sei, ob D3 eine schwenkbare Rückenlehne offenbare oder nicht. Tatsächlich könne jedoch der "mounting pin 93" (Figur 6) als Drehachse angesehen werden. Aus der Zusammenschau der Figur 6 und der Figur 7 ergebe sich ein minimaler Abstand zwischen der Drehachse 93 und dem SRP. Bei Anwendung der Lehre der D3 auf die OVI gelange der Fachmann daher ohne erfinderisches Zutun zum beanspruchten Fluggastsitz.

Ausgehend von OVIII mit Fachwissen

Der in OV17 (page 10043) offenbarte Sitz mit feststehender Rückenlehne zeige eine Befestigung der Rückenlehne mit zwei Lagerbolzenpaaren. Aufgabe sei es, einen Flugzeugsitz mit verbessertem Komfort bereitzustellen. Der Fachmann würde zur Lösung der Aufgabe die Rückenlehne verschwenkbar machen und hierzu auf naheliegende Weise das untere koaxial angeordnete Haltestiftpaar als Drehachse verwenden. Mit den in OV14 und OV16 angegebenen Maßen ergebe sich für die untere Achse ein Abstand von 389 mm von der vorderen Sitzfußbefestigung. Der OV13 sei der entsprechende Abstand des SRP mit 394,7 mm zu entnehmen. Folglich ergebe sich, wie in Merkmal M1.4 gefordert, ein Abstand von  $n = 5,7$  mm zwischen der Drehachse und dem SRP, wobei die Drehachse vor dem SRP liege. Damit gelange der Fachmann ohne erfinderisch tätig zu werden zum beanspruchten Gegenstand.

## **Entscheidungsgründe**

### **1. Artikel 13(2) VOBK 2020**

- 1.1 Der in der mündlichen Verhandlung vor der Beschwerdekammer eingereichte Hauptantrag wurde in das Verfahren zugelassen, da gemäß Artikel 13(2) VOBK 2020 stichhaltige Gründe vorlagen.
- 1.2 Während der Diskussion der erfinderischen Tätigkeit zu dem mit der Beschwerdebegündung eingereichten Hilfsantrag IV brachte die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) in der mündlichen Verhandlung erstmals den Angriff OVI in Kombination mit D3 vor. Die Diskussion des Angriffs OVI mit D3 führte zur Zurücknahme des ursprünglichen Hauptantrags und aller mit der Beschwerdebegündung eingereichten Hilfsanträge I bis VI sowie zur Einreichung des neuen Hauptantrags. Die Zulässigkeit des Angriffs OVI mit D3 wurde hierbei von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) nicht beanstandet.
- 1.3 Der neue Angriff der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) stellt einen stichhaltigen Grund für die Zulassung des neuen Hauptantrags dar. Der neue Hauptantrag ist eine adäquate Reaktion der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) auf den neuen Angriff der Beschwerdegegnerin und ist daher zuzulassen.

### **2. Artikel 83 EPÜ (M1.3 mit M1.4)**

- 2.1 Die Ausführbarkeit des beanspruchten Fluggastsitzes ist in Anlehnung an die in der Entscheidung aufgeführten Gründe (Punkte 12.6 und 12.7) gewährleistet.

2.2 Durch die Angabe des dem Fachmann gängigen Standards AS8049 und die Erläuterungen in Absatz [0010] des Streitpatents erhält der Fachmann zunächst ausreichend Informationen zur Bestimmung des SRP. Weiterhin wird dem Fachmann in Absatz [0006] der Streitschrift eine konstruktive Maßnahme zur Beeinflussung der Lage des SRPs offenbart (Wölbung der Rückenlehne). Daneben sind dem Fachmann u.a. die von der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) genannten Einflussgrößen wie z.B. Härte und Dicke des Sitz- oder Rückenpolsters bekannt.

Auch ist der Fachmann in der Lage, eine Drehachse für die Rückenlehne festzulegen sowie deren Lage konstruktiv zu verändern.

Zuletzt wird dem Fachmann in den Absätzen [0006] und [0027] auch die Bedeutung des Abstands zwischen der Lage von Drehachse und SRP erläutert. Demnach vergrößert sich der Living Space, je weiter der SRP im Vergleich zur Drehachse in Flugrichtung gesehen nach hinten wandert.

2.3 Folglich entnimmt der Fachmann der Streitschrift zusätzlich zu seinen Fachkenntnissen ausreichend Informationen zur konstruktiven Umsetzung des beanspruchten Fluggaststuhls. Die Erfordernisse des Artikels 83 EPÜ sind damit erfüllt.

### **3. Artikel 123(2) EPÜ**

3.1 Der Hauptantrag erfüllt die Erfordernisse des Artikels 123(2) EPÜ.

### 3.2 M1.3, M1.4

3.2.1 Die Merkmale M1.3 und M1.4 des Hauptantrags entsprechen denen der erteilten Fassung. Im Erteilungsverfahren wurde der ursprüngliche Wortlaut der Merkmale M1.3 und M1.4 wie folgt geändert:

**M1.3** wobei der Sitz einen Sitz-Referenz-Punkt SRP aufweist, ~~der dessen Position~~ nach dem SAE International Aerospace Standard AS8049 definiert ist,

**M1.4** die Drehachse (7) der Rückenlehne (3) in einer Linie parallel zum Kabinenboden und ~~in parallel zur~~ Flugrichtung (10) betrachtet einen Abstand n von weniger als 40 mm vom Sitz-Referenz-Punkt (SRP) aufweist.

3.2.2 Entgegen den Ausführungen der Beschwerdegegnerin (Einsprechende) gehen die Änderungen in den Merkmalen M1.3 und M1.4 nicht über den ursprünglichen Offenbarungsgehalt hinaus.

3.2.3 Zwar findet sich keine der beiden Änderungen wortwörtlich in der ursprünglichen Anmeldung wieder, die Bedeutung des geänderten Wortlauts entspricht jedoch der des jeweiligen Ursprungswortlauts.

Bzgl. M1.3 ist festzustellen, dass die Definition des SRP nach dem AS8049 letztendlich über dessen Position erfolgt. Daraus folgt, dass die Definition der Position des SRP nach dem AS8049 hierzu gleichbedeutend ist. Somit ergibt sich aus beiden Formulierungen die gleiche technische Lehre.

Auch der Wortlaut in M1.4 entspricht der ursprünglichen technischen Lehre. Entgegen der Argumentation der

Beschwerdegegnerin (Einsprechende) umfasst nicht nur die Formulierung "in Flugrichtung", sondern auch die Formulierung "parallel zur Flugrichtung" eine Abweichung zur Parallelität und ist üblicherweise als "im wesentlichen parallel zur Flugrichtung" zu verstehen. Eine unzulässige Erweiterung ergibt sich folglich nicht.

- 3.2.4 Da dieser erstmals im Beschwerdeverfahren erhobene Einwand bzgl. der bereits im Erteilungsverfahren vorgenommenen Änderung inhaltlich nicht überzeugt, kann die von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) aufgeworfene Frage der Zulässigkeit dieses Einwands unbeantwortet bleiben.

### **3.3 Asymmetrischer Wertebereich für Abstand n**

- 3.3.1 Die ursprüngliche Anmeldung enthält eine ausreichende Basis für einen asymmetrischen Wertebereich für die Lage des SRPs in Bezug auf die Drehachse.
- 3.3.2 Zum einen definiert Anspruch 1 für die Lage des SRP in Bezug zur Drehachse lediglich einen Wertebereich, nicht wie von der Beschwerdegegnerin vorgetragen zwei Bereiche. Dieser eine Bereich liegt zwischen  $n < 40$  mm mit der Drehachse in Flugrichtung betrachtet vor dem SRP und  $n < 5$  mm mit der Drehachse hinter dem SRP. Hierzu wird angemerkt, dass die Streitschrift, Absatz [0021] mit Figur 2, die Angaben "Drehachse liegt in Flugrichtung vor dem SRP" und "Drehachse liegt in Flugrichtung hinter dem SRP" klar festlegt.
- 3.3.3 Zum anderen definieren die ursprünglichen Ansprüche 1+2 und 1+3 für die Lage der Drehachse einen Bereich von 40mm vor dem SRP bis 40 mm hinter dem SRP. Absatz [0025] ist allgemein ohne Bezug auf das

Ausführungsbeispiel formuliert und kann in Verbindung mit Anspruch 2 und getrennt davon mit Anspruch 3 gesehen werden.

Innerhalb des definierten Bereichs sind explizit die Abstände 30 mm, 20 mm, 10 mm und 5 mm der Drehachse vor und hinter dem SRP offenbart. Die Einschränkung des Bereichs auf nur einer Seite geht nicht über den ursprünglichen Offenbarungsgehalt hinaus, da keine gegenseitige Abhängigkeit des Abstands der Drehachse von der Lage vor bzw. hinter dem SRP erkennbar ist.

- 3.3.4 Wie von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) vorgetragen, ist weiterhin dem Absatz [0011] eine Bevorzugung des Bereichs der Drehachse vor dem SRP zu entnehmen. Dem Fachmann wird hiermit vermittelt, den gesamten Bereich mit  $n < 40$  mm für den Abstand zwischen Drehachse und SRP zu berücksichtigen, wenn die Drehachse vor dem SRP liegt. Entsprechend wird dem Fachmann mit Absatz [0012] der Streitschrift vermittelt, den Abstand zwischen Drehachse und SRP für den Fall der Drehachse hinter dem SRP gegebenenfalls zu beschränken (z.B. auf die in Absatz [0025] genannten 5 mm), da in diesem Fall lediglich ein geringerer, jedoch immer noch vorteilhafter Raumgewinn möglich ist.
- 3.3.5 Dem Fachmann wird folglich offenbart, der Position der Drehachse vor dem SRP den Vorzug zu geben und den Wertebereich für den SRP nicht streng symmetrisch zu betrachten.

#### **4. Artikel 56 EPÜ**

- 4.1 Der Gegenstand des Anspruchs 1 des Hauptantrags wird von dem im Einspruchs- und Beschwerdeverfahren diskutierten Stand der Technik nicht nahegelegt.

4.2 Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) geht von den offenkundigen Vorbenutzungen OVI und OVIII aus. Da keiner der von OVI oder OVIII ausgehenden Angriffe überzeugt, erübrigt sich die von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) ausgeworfene Frage, ob die offenkundigen Vorbenutzungen ausreichend belegt wurden oder nicht.

#### **4.3 Ausgehend von OVI mit Fachwissen oder D3**

4.3.1 Unter der Annahme, dass die offenkundige Vorbenutzung ausreichend nachgewiesen wurde, offenbart OVI einen Fahrgastsitz mit schwenkbar gelagerter Rückenlehne, wobei sich aus der Zusammenschau der Dokumente OV1, OV3 und OV4 unbestritten eine Lage der Drehachse in Flugrichtung betrachtet hinter dem SRP ergibt und der Abstand  $n = 28,2$  mm beträgt.

4.3.2 Anspruch 1 unterscheidet sich von der OVI durch die Merkmale M1.4 und M1.5. Dadurch ergibt sich ein SRP, der entgegen der Flugrichtung nach hinten versetzt ist. Die im Hauptantrag beanspruchte Lage des SRP ist definiert durch einen Wertebereich für den Abstand zwischen Drehachse und SRP von  $n < 5$  mm, solange die Drehachse in Flugrichtung betrachtet hinter dem SRP liegt, bis  $n < 40$  mm, wenn die Drehachse in Flugrichtung betrachtet vor dem SRP liegt. Der technische Effekt ist, dass sich die Sitzposition des Passagiers im Sitz nach hinten verlagert und somit zum Vordersitz mehr Beinfreiheit geschaffen wird. Dieser Effekt ist bei einer Lage der Drehachse vor dem SRP größer, bei einer Lage hinter diesem aber in kleinerem Umfang immer noch vorhanden.

4.3.3 Wie von der Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) vorgetragen, steht der Fachmann bei der Konstruktion

eines Fluggaststuhls regelmäßig vor der von der Beschwerdeführerin (Einsprechende) formulierten Aufgabe, geringe Sitzreihenabstände bei maximaler Beinfreiheit zu realisieren. Auch bei der Konstruktion des Stuhls der OVI ist u.a. basierend auf dem in OV2 gezeigten "Seat Layout" davon auszugehen, dass diese Aufgabe berücksichtigt wurde. Für den Stuhl der OVI wurde folglich unter Berücksichtigung des vorhandenen Fachwissens bereits eine Lösung bei  $n = 28,2$  mm gefunden, wobei die Drehachse hinter dem SRP liegt.

- 4.3.4 Somit fehlt es ausgehend von der OVI an jeglicher Motivation, eine bereits gefundene, offenbar funktionierende und zudem auch zugelassene Lösung derart zu modifizieren, dass der SRP außerhalb der zugelassenen Position liegt. Dies hätte eine aufwendige Neuzulassung zur Folge. Eine solche Modifikation des zugelassenen Modells der OVI aufgrund des Fachwissens ist daher nicht naheliegend (zu etwaigen Neukonstruktionen siehe unten Punkt 4.3.6).
- 4.3.5 In diesem Zusammenhang ist anzumerken, dass auch bei Ausreizung der nach AS8049 erlaubten Toleranz von 6,4 mm und einer Variation von 5 mm durch unterschiedliche Sitzpolster wie sie vom Zeugen Forgatsch genannt wurde (Niederschrift, Seite 28), der Abstand  $n$  mit 16,2 mm bei einer Drehachse hinter dem SRP noch immer deutlich außerhalb des beanspruchten Bereichs läge. Im übrigen ist, wie von der Beschwerdeführerin in der mündlichen Verhandlung vorgetragen, der Fachmann aber ohnehin versucht, in dem gemäß Standard AS8049 zulässigen Toleranzbereich zu bleiben, der bereits Änderungen des SRP durch Variation des Sitzpolsters abdeckt.
- 4.3.6 Auch im Falle einer Neukonzeption eines Stuhls mit verbesserter Beinfreiheit ist die beanspruchte Lösung

nicht naheliegend. Es fehlt an jedem Hinweis für den Fachmann, die Drehachse deutlich näher zum SRP oder gar vor diesen zu legen. Die Argumentation der Beschwerdegegnerin (Einsprechende), aufgrund des Fachwissens den SRP relativ zur Drehachse nach hinten zu verschieben, beruht auf einer rückschauenden Betrachtungsweise, da in die Konstruktion des Fluggastsitzes der OVI bereits das Fachwissen eingeflossen ist.

- 4.3.7 Auch die D3 legt die Merkmale M1.4 und M1.5 nicht nahe. Zwar ist aus der D3 bekannt (Spalte 7, Zeile 60 bis Spalte 8, Zeile 10 mit Figuren 7, 8 und 10 bis 13), dass eine Verlagerung des SRP 102 in Richtung Rückenlehne zu mehr Beinfreiheit führt, der D3 ist jedoch kein anspruchsgemäßer Abstand des SRP zu einer Drehachse zu entnehmen. Die Rückenlehne in D3 ist nicht schwenkbar. Selbst wenn wie von der Beschwerdegegnerin vorgetragen, der "mounting pin 93" als Drehachse anzusehen wäre und dieser in der Figur 7 am oberen Ende des Rahmenpanels (frame panel 12) läge, wodurch sich eine Drehachse in Flugrichtung gesehen hinter dem SRP ergäbe, enthält die D3 noch keinerlei Hinweis darauf, den gezeigten Abstand auf  $n < 5$  mm zu begrenzen oder diese Drehachse in Flugrichtung sogar vor den SRP zu verlagern. Vielmehr ist auch für den aus D3 bekannt gewordenen Sitz u.a. durch die Krümmung der Rückenlehne und den Wegfall des Rückenpolsters 99 im Gesäßbereich des Sitzes bereits eine optimale Lage des SRP erreicht (Spalte 8, Zeilen 3 bis 8). Somit geht die Offenbarung der D3 bzgl. des Abstands zwischen einer Drehachse und dem SRP nicht über die der OVI hinaus.

- 4.3.8 Zusätzlich ist zweifelhaft, ob die in D3, Spalte 7, Zeilen 61 bis 64 beschriebene Bestimmung des SRP

tatsächlich dem Standard AS8049 entspricht. In der D3 heißt es, dass der Sitzbezugspunkt als der Schnittpunkt auf der Mittellinie des Sitzes zwischen der Vorderseite des Rückenlehnenpolsters und der Oberseite des Sitzunterkissens definiert wird. Die Definition des SRP gemäß AS8049 erfolgt hingegen gemäß den Erläuterungen in Absatz [0010] der Streitschrift mithilfe eines Dummys oder eine Testperson, wobei am Ende der Methode der Sitz durch Bohrungen beschädigt ist.

Daher ist fraglich, ob der in D3 gezeigte SRP 102 überhaupt mit dem anspruchsgemäßen SRP gemäß AS8049 vergleichbar ist.

- 4.3.9 Folglich ergibt sich auch aus der Kombination der OVI mit der D3 kein Fluggaststz gemäß Anspruch 1 des Hauptantrags.

#### **4.4 Ausgehend von OVIII mit Fachwissen**

- 4.4.1 Unter der Annahme, dass die offenkundige Vorbenutzung ausreichend nachgewiesen wurde, offenbart OVIII einen Fahrgaststz mit fest gelagerter Rückenlehne (OV17, page 10043), wobei sich aus der Zusammenschau der Dokumente OV13, OV14 und OV6 ein Abstand des SRP zum unteren Lagerbolzenpaar (OV17) von  $n = 5,7$  mm ergibt. Die Achse des unteren Lagerbolzenpaars liegt in Flugrichtung vor dem SRP.
- 4.4.2 Anspruch 1 unterscheidet sich folglich von dem in OVIII gezeigten Fluggaststz dadurch, dass die Rückenlehne über eine Drehachse schwenkbar am Gestell angeordnet ist sowie den in M1.4 und M1.5 definierten Wertebereich für den Abstand zwischen der Drehachse und dem SRP.
- 4.4.3 Die Argumentation der Beschwerdegegnerin (Einsprechende), dass der Fachmann zur Lösung der Aufgabe mehr Komfort

zu gewährleisten auf naheliegende Weise das in OV17 gezeigte, obere Lagerbolzenpaar entfernen und das untere Lagerbolzenpaar als Drehachse verwenden würde und somit zum beanspruchten Gegenstand käme, ist nicht überzeugend.

4.4.4 Der Flugzeugsitz der OVIII ist als Sitz mit feststehender Rückenlehne konzipiert und freigegeben. Wie bereits in Verbindung mit der OVI erläutert, ist ein Fahrgastsitz nur in beschränkter Masse veränderbar, um im zugelassenen Bereich zu bleiben. Folglich sind wesentliche Änderungen nur im Rahmen einer Neukonzipierung eines Sitzes möglich. Um nun einen Sitz mit schwenkbarer Rückenlehne ausgehend von der OVIII zu konstruieren, muss der Fachmann jedoch geometrische Neuüberlegungen anstellen, um die ideale Lage der Drehachse und des SRPs bzgl. Raumnutzung, Komfortgefühl und Gegenkräften für die Lehnenbewegung festzulegen. Der Vorschlag, hierzu lediglich das obere Lagerbolzenpaar zu entfernen, beruht auf einer rückschauenden Betrachtungsweise, da der OVIII an keiner Stelle ein Hinweis zu entnehmen ist, ob die Lagerbolzen überhaupt als Drehachsen geeignet sind bzw. ob die unteren Lagerbolzen als Drehachse dienen könnten.

4.4.5 Der Hauptantrag erfüllt somit die Erfordernisse des Artikels 56 EPÜ.

## **5. Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang**

Anspruch 1 gemäß Hauptantrag mit den abhängigen Ansprüchen 2 bis 4 bilden eine geeignete Grundlage für die Aufrechterhaltung des Patents in geändertem Umfang.

Wegen der Änderungen in den Patentansprüchen ergibt

sich die Notwendigkeit zur Anpassung der Beschreibung. Hierzu erachtet es die Kammer als sachdienlich, die Angelegenheit an die Einspruchsabteilung zurückzuverweisen (Artikel 111 (1) EPÜ). Dies wurde von den Parteien nicht beanstandet.

## **Entscheidungsformel**

### **Aus diesen Gründen wird entschieden:**

1. Die angefochtene Entscheidung wird aufgehoben.
2. Die Angelegenheit wird an die erste Instanz zurückverwiesen mit der Anordnung, das Patent in der geänderten Fassung gemäß den Ansprüchen 1 bis 4 des Hauptantrags, eingereicht in der mündlichen Verhandlung, und einer noch anzupassenden Beschreibung aufrechtzuerhalten.

Die Geschäftsstellenbeamtin:

Der Vorsitzende:



A. Voyé

G. Pricolo

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt