

Interner Verteilerschlüssel:

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

E N T S C H E I D U N G
vom 15. Februar 2000

Beschwerde-Aktenzeichen: T 1088/98 - 3.2.1

Anmeldenummer: 92810694.7

Veröffentlichungsnummer: 0533626

IPC: B65D 88/14, B65D 90/00,
E05C 1/04, E05C 3/14

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:
Frachtbehälter, insbesondere Luftfrachtcontainer

Anmelder/Patentinhaber:
Alusuisse Technology & Management AG

Einsprechender:
DOKASCH GmbH Aluminiumverarbeitung Air Cargo

Stichwort:
-

Relevante Rechtsnormen:
EPÜ Art. 56

Schlagwort:
"Erfinderische Tätigkeit (nein)"

Zitierte Entscheidungen:
T 0176/84

Orientierungssatz:



Europäisches
Patentamt

European
Patent Office

Office européen
des brevets

Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Aktenzeichen: T 1088/98 - 3.2.1

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.2.1
vom 15. Februar 2000

Beschwerdeführer: Alusuisse Technology & Management AG
(Patentinhaber) Badische Bahnhofstraße 16
CH-8212 Neuhausen am Rheinfall (CH)

Vertreter: Hiebsch, Gerhard F., Dipl.-Ing.
Hiebsch, Peege, Behrmann
Patentanwälte
Postfach 464
D-78204 Singen (DE)

Beschwerdegegner: DOKASCH GmbH Aluminiumverarbeitung Air Cargo
(Einsprechender) Equipment + Repair
Feincheswiese
D-56424 Staudt (DE)

Vertreter: Koßobutzki, Walter, Dipl.-Ing. (FH)
Hochstraße 7
D-56244 Helferskirchen (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Einspruchsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am
9. November 1998 zur Post gegeben wurde und
mit der das europäische Patent Nr. 0 533 626
aufgrund des Artikels 102 (1) EPÜ widerrufen
worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender: F. Gumbel
Mitglieder: M. Ceyte
J. Van Moer

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerdeführerin ist Inhaberin des europäischen Patents Nr. 0 533 626 (Anmeldenummer 92 810 694.7).
- II. Die Beschwerdegegnerin legte gegen das erteilte Patent Einspruch ein und beantragte, das Patent wegen fehlender Patentfähigkeit zu widerrufen.

Sie berief sich dabei u. a. auf

D1: GB-C-314 711 und

D3: DE-A-2 706 063.

- III. Mit am 9. November 1998 zur Post gegebener Entscheidung wurde das Patent widerrufen.
- IV. Gegen diese Entscheidung legte die Beschwerdeführerin (Patentinhaberin) am 25. November 1998 unter Zahlung der Beschwerdegebühr Beschwerde ein.

Die Beschwerdebegründung wurde am 9. März 1999 eingereicht.

- V. In der Mitteilung gemäß Artikel 11 (2) VOBK vom 13. Dezember 1999 stellte die Kammer die Frage, ob es für den Fachmann naheliegend sei, im Lichte des bestehenden technischen Problems das Verriegelungssystem des in Spalte 1, Absatz 2 der Streitpatentschrift angegebenen gattungsbildenden Stands der Technik durch dasjenige des Dokuments D3 zu ersetzen.

Es wurde am 15. Februar 2000 vor der Kammer mündlich verhandelt.

VI. Die Beschwerdeführerin beantragte die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung und die Aufrechterhaltung des Patents aufgrund des als Anlage III zum Schriftsatz vom 12. Januar 2000 eingereichten Patentanspruchs 1 (Hauptantrag), hilfsweise unter Streichung des Wortes "starren oder" in Zeile 4 des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag.

Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag lautet:

"Luftfrachtcontainer mit wenigstens einer durch seitliche, von einer Bodenplatte (12) aufragende Vertikalpfosten (16) begrenzten Türöffnung (32), die von einer einends festgelegten, starren oder aufrollbaren, in Schließstellung mittels an einem Türbar (36) od. dgl. unterem Abschlussprofil angeordneter und in Gegen-elemente an den Vertikalpfosten (16) einführbarer Bolzen (37) verriegelbaren Containertür (34) verschließbar ist, dadurch gekennzeichnet,

dass die mit dem Türbar (36) starr verbundenen Riegelbolzen (37) in axialer Richtung um ein Maß (a) über das Profilende des Türbars (36) hinausragen sowie zumindest einer der Riegelbolzen (37) in eine entsprechende Rastausnehmung (38) in dem als Hohlprofil ausgestalteten Vertikalpfosten (16) frontseitig einlegbar und in der Rastausnehmung (38) mittels eines innerhalb des Vertikalpfostens (16) angeordneten Sperrelementes (46, 63) arretierbar ist, wobei letzteres in Schließlage den Riegelbolzen (37) übergreift und durch die Kraft einer Feder (42, 67) selbsttätig in Schließlage gehalten ist."

VII. Zur Begründung ihrer Anträge führte die Beschwerdeführerin im wesentlichen folgendes aus:

Ein gattungsbildender Stand der Technik sei in der Beschreibungseinleitung der Streitpatentschrift angegeben.

Als Nachteil von bekannten Luftfrachtcontainern dieser Art sei dort herausgestellt, daß sich das Verriegelungssystem an der Containertür nur beschwerlich handhaben lasse. So ergebe sich das der Erfindung zugrundeliegende technische Problem, das Verschließen eines solchen Luftfrachtcontainers durch ein bedienungsfreundliches Verriegelungssystem zu verbessern.

Gegenstand des Dokuments D3 sei ein als entfernt einzustufender Stand der Technik, nämlich ein steck- oder klappbarer Pfosten an einem Fahrgestell mit Organen zum Blockieren beidseits von ihm angelenkter seitlicher Bordwände sowie zum Blockieren des Pfostens selbst am Fahrgestell des Lastkraftwagens. Daher könne der mit dem technischen Problem, welches der vorliegenden Erfindung zugrundeliege, befaßte Fachmann hieraus keine Hinweise oder Anregungen für eine Anwendung auf dem Gebiet der Luftfrachtcontainer entnehmen. Somit komme dieser Druckschrift auch nur dann eine Bedeutung zu, wenn man den Erfindungsgegenstand retrospektiv beurteile. Auch der übrige Stand der Technik vermittle dem Fachmann auf der Suche nach einer verbesserten bedienungsfreundlichen Verriegelung für die bekannten Luftfrachtcontainer keine Anregungen.

Demgemäß beruhe der Gegenstand des Patentanspruchs 1 auf erfinderischer Tätigkeit.

VIII. Die Beschwerdegegnerin (Einsprechende) widersprach detailliert dem Vorbringen der Beschwerdeführerin. Sie beantragte die Zurückweisung der Beschwerde.

Entscheidungsgründe

1. Die Beschwerde ist zulässig.

2. *Erfinderische Tätigkeit (Hauptantrag)*
 - 2.1 Ein gattungsbildender Stand der Technik ist in Spalte 1, Absatz 2 der Streitpatentschrift angegeben. Bei dem dort beschriebenen Luftfrachtcontainer seien horizontal bewegliche Riegelbolzen am unteren Abschlußprofil oder Türbar angeordnet. Der Riegelbolzen sei über einen Lagerblock geführt und werde mittels einer Feder in Schließstellung gedrückt. Die Verriegelung werde durch Einführen des Riegelbolzens in ein entsprechendes Ovalloch im Containerpfosten herbeigeführt.

Wie sich aus Spalte 2, Zeilen 2 bis 15 der Streitpatentschrift ergibt, hat das Verriegelungssystem nach diesem Stand der Technik den Nachteil, daß ein genaues Positionieren von Riegelbolzen und Ovalloch erforderlich ist. Ein weiterer Nachteil ist, daß von der Bedienerseite her nicht sichtbar ist, ob die Tür korrekt verriegelt ist. Hinzu kommt, daß die Anordnung von Riegelbolzen und Ovalloch kein leichtes Einfädeln des Riegelbolzens in den Verriegelungsmechanismus erlaubt.

Hiervon ausgehend kann das dem angefochtenen Patent zugrundeliegende technische Problem darin gesehen werden, ein verbessertes bedienungsfreundliches

"Verriegelungssystem" für einen Luftfrachtcontainer vorzuschlagen, das die o.g. Nachteile nicht aufweist.

Dieses Problem ist durch die im kennzeichnenden Teil des Patentanspruchs 1 aufgeführten Merkmale gelöst.

- 2.2 Die Kammer teilt die Ansicht der Einspruchsabteilung, daß von einem Fachmann auf dem Spezialgebiet des angefochtenen Patents zu erwarten ist, eine Lösung auf dem benachbarten Gebiet der Bordwände für Lastkraftwagen zu suchen und daß es für ihn naheliegend ist, im Lichte der bestehenden technischen Aufgabe, d. h. des angestrebten Behebens der o. g. Nachteile des Verriegelungssystems des gattungsbildenden Standes der Technik, dasjenige des Dokuments D3 in Betracht zu ziehen.

Welche Gebiete als Nachbargebiete anzusehen sind, ist eine Tatfrage (Entscheidung T 176/84, ABl. EPA 1986, 50, Punkt 5.3.1 der Entscheidungsgründe).

Im vorliegenden Fall würde der Fachmann auf der Suche nach einer Lösung für die bestehende Aufgabe das Nachbargebiet der Bordwände für Lastkraftwagen berücksichtigen, denn auf diesem Gebiet bestehen gleiche oder ähnliche Probleme wie auf dem Spezialgebiet des angefochtenen Patents: Die Bordwände können ebenfalls durch das Gewicht der transportierten Last, das sich zum Teil auf die Bordwände und auf den Pfosten überträgt, deformiert werden. Das Verriegelungssystem muß auch leicht betätigbar, aber so konstruiert sein, daß es nicht unbeabsichtigt gelöst werden kann. Es ist ferner zweckmäßig, für Bordwände der Lastkraftwagen ein Verriegelungssystem vorzusehen, welches deutlich

erkennen läßt, ob die Bordwand korrekt verriegelt ist oder nicht. Schließlich soll das Verriegelungssystem auch betätigbar sein, wenn die zu verriegelnden seitlichen Bordwände und der entsprechende Pfosten nicht ganz genau zueinander ausgerichtet sind.

Würde bei dem Pfosten und den seitlichen Bordwänden eine Anordnung von Riegelbolzen und Ovalloch eingesetzt, so wäre dies kein bedienungsfreundliches Verriegelungssystem wegen des schwierigen Einfädelns des Riegelbolzens in das Ovalloch. Schließlich ist zu bemerken, daß es sich der Verfasser des Dokuments D3 ebenfalls zum Ziel gesetzt hat, ein bedienungsfreundliches Verriegelungssystem zu verwirklichen. Es wird hierzu auf Seite 4, Absatz 2 verwiesen, wo es heißt:

"Die vorliegende Erfindung hat sich zur Aufgabe gemacht, eine Sperrvorrichtung für Bordwände ... zu verwirklichen, die der Vorgang zur Freigabe der Bordwände ... **bequem und leicht** gestaltet:

- 2.3 Das Verriegelungssystem gemäß Dokument D3 ist mit einem mit der Bordwand starr verbundenen Riegelbolzen versehen, welcher in eine entsprechende Rastausnehmung des Vertikalpfostens frontseitig einlegbar und mittels eines innerhalb des Vertikalpfostens angeordneten Sperrelementes in der Rastausnehmung arretierbar ist. Aufgrund der beim Fachmann vorauszusetzenden allgemeinen Kenntnisse aus der Verriegelungstechnik dürfte ihm die Anwendung dieses Verriegelungssystems beim gattungsbildenden Stand der Technik keinerlei Probleme bereiten. Nachdem bereits der Riegelbolzen an der flexiblen Tür des gattungsbildenden Standes der Technik vorhanden ist, wird er ihn mit der flexiblen Tür des

Luftfrachtcontainers starr verbinden, wie Dokument D3 es lehrt. Er wird ferner dieser Lehre entsprechend ohne weiteres das Ovalloch im Containerpfosten des gattungsbildenden Standes der Technik durch die Rastausnehmung ersetzen und das Sperrelement im Containerpfosten anbringen, damit der Riegelbolzen mittels dieses Sperrelements in der Rastausnehmung arretierbar ist.

Schon allein dadurch, daß im Falle des gattungsbildenden Standes der Technik der verschiebbare Riegelbolzen "mittels einer Feder in Schließstellung gedrückt ist, so daß der Riegelbolzen im unbelasteten Zustand immer in der Verriegelungsposition verbleibt" (Spalte 1, Zeilen 13 bis 15 der Streitpatentschrift), wird der Fachmann dazu angeregt, die mit dem verschiebbaren Sperrelement verbundene Wendelfeder gemäß Dokument D3 derart auszugestalten, daß sie das Sperrelement in der geschlossenen Stellung hält.

3. Der Fachmann gelangte daher ohne erfinderisches Zutun vom in der Streitpatentschrift angegebenen gattungsbildenden Stand der Technik und dem Dokument D3 zur Lehre des Patentanspruchs 1 gemäß Hauptantrag.

Der Patentanspruch 1 ist mithin nicht bestandsfähig, weshalb dem Hauptantrag nicht stattgegeben werden kann.

4. Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag unterscheidet sich vom Patentanspruch 1 gemäß Hauptantrag durch das Streichen der Wörter "starren oder" und ist somit auf einen Luftfrachtcontainer mit einer aufrollbaren Containertür beschränkt. Der gattungsbildende Stand der Technik ist ebenfalls mit einer flexiblen, d. h.

aufrollbaren Tür versehen, so daß diese konstruktive Maßnahme als bekannt anzusehen ist.

Die Gesichtspunkte, die für den Gegenstand des Patentanspruchs 1 nach dem Hauptantrag zur Frage der erfinderischen Tätigkeit aufgeführt sind, gelten mithin auch für den Luftfrachtcontainer nach dem Patentanspruch 1 gemäß Hilfsantrag. Dem Hilfsantrag kann daher ebenfalls nicht stattgegeben werden.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:

S. Fabiani

F. Gumbel