



PATENTBESVÄRSRÄTTENS DOM

meddelad i Stockholm den 28 juni 2011

PARTER

Klagande

TTS Ships Equipment AB, 556233-1982

Kämpegatan 3, 411 04 Göteborg

Ombud: Cegumark AB

Box 53047, 400 14 Göteborg

Motpart

M.C.R. Mobile Container Repair AB, 556236-1591

Ombud: Albihns Göteborg AB

Box 142, 401 22 Göteborg

SAKEN

Upphävande av patent på anordning vid laststöd

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Patent- och registreringsverkets (PRV) beslut den 5 maj 2009

angående patent nr 0103829-8, se bilaga 1

DOMSLUT

Patentbesvärsrätten avslår överklagandet.

EE

Postadress	Besöksadress	Telefon	Fax	Org.nr
Box 24160	Karlavägen 108	08-450 39 00	08-783 76 37	202100-3971
104 51 Stockholm				

REDOGÖRELSE FÖR SAKEN

TTS Ships Equipment AB (TTS) beviljades den 8 oktober 2002 patent på "Anordning vid laststöd". Sedan M.C.R. Mobile Container Repair AB (MCR) invänt mot patentet upphävde PRV patentet den 5 maj 2009. Verket fann i sitt beslut att uppfinningen som definierades i patentkravet 1 saknade nyhet i förhållande till känd teknik enligt dokumentet SE 509 258 C2 (D1).

Uppfinningen

Av patentets beskrivning framgår bl.a. följande om uppfinningen och dess bakgrund.

Uppfinningen avser en anordning vid laststöd för trailer och som innefattar kopplingsmedel för lösgörbar sammankoppling av laststödet med ett lastfordon resp en ifrågavarande trailer och att medel finnes för att lösgörbart låsa laststödet till ett fartygsdäck, varvid öppningar i lastdäck är anordnade för mottagande av låsorgan som är anordnade hos ifrågavarande laststöd och som är påverkbara att förflyttas från låsingrepp med däcket.

När trailers transporteras på Ro-Ro-fartyg måste de i regel alltid vara fastsurrade till däck på ett sådant sätt att de inte kan röra sig ens under kraftig sjöhävning. De accelerationer som lasten utsätts för kan uppgå till mer än 8 m/s^2 och surringarna måste alltså motstå krafter som är av samma storleksordning som lastvikten.

Hanteringen av trailers i ett hamnområde sker vanligen så, att dragbilarna lämnar och hämtar dessa vid speciella uppställningsplatser. Därifrån dras de ombord av speciella lastfordon, s.k. tugmasters. Samma tugmasters lossar trailers från båten och till uppställningsplatsen för inskeppning.

Trailers är försedda med höj- och sänkbara stödben som de står med på kaj. Dessa stödben är emellertid endast konstruerade för att ta den vertikala lasten av trailerns egenvikt.

Trailerns stödben kan alltså inte bära de laster som uppstår i sidled och längsled vid fartygets krängningar. Därför måste man, när trailern befinner sig ombord, stötta denna med ett laststöd i form av en separat bock. Sagda bock har tillräcklig styrka i längsled och tvärlid. Känd teknik för trailerbockar är såsom nedan angives:

Konventionell trailerbock. Detta laststöd är den ursprungliga och hittills vanligaste bocken. Den finns alltid ombord och lämnar i princip aldrig fartyget. Hanteringen med sådana går till så, att tugmastern kör ombord en trailer, varefter en eller två man manuellt drar fram en bock och för in den under trailern, bakom tugmastern. Därefter sänks trailern så att den stöder på bocken. Tugmastern kan därefter kopplas loss och köra iväg. Trailern är alltså inte fastkopplad till bocken, utan stöder endast mot denna. Trailern surras sedan till däck enligt de regler som är utarbetade för resp fartyg och trad.

Detta system kräver emellertid att det finns plats för bockar ombord, och att de rangeras manuellt så att de inte hindrar trafiken vid lastning och lossning. Vidare krävs det att personal plus en bock alltid är tillgängliga när tugmastern anländer, annars får denna vänta.

Trailerbock av typ tote-line. Denna bock hakas fast i trailerns kingpin. Hanteringssystemet är sådant, att man kan "förladda" bockarna till trailers på deras uppställningsplatser i land, alltså redan innan fartyget har anlänt till hamn.

Tugmastern kan alltså leverera trailern utan att det finns någon personal omedelbart till reds. Ett visst utrymme måste dock finnas ombord för tomma bockar. Det är ju sällan fallet att exakt lika många trailers landas som ska skeppas ut. Tugmastern kopplas därvid samman med ifrågavarande bock.

Trailerbock med fjärrstyrda låsorgan. Denna bock uppvisar upp- och nervänd U-profilform och är försedd med till fartygets däck i låsurtagningar låsbara låsorgan. Påverkan av sagda låsorgan sker från lastfordonet och detta medför en komplicerad lösning av mekanismen och överföring av rörelsepåverkan.

Huvudändamålet med uppfinningen är i första hand att lösa ovan sagda problem och erhålla laststöd som i stort sett fungerar av sig själva utan några komplicerade extra låsningar. Sagda ändamål uppnås medelst en anordning, som i huvudsak kännetecknas därav, att sagda låsorgan är anordnade att aktiveras resp losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet och laststödet.

En enligt uppfinningen utförd anordning bildar en trailerbock med låsklaffar. Denna stödbock kan också förladdas till trailers innan fartygets ankomst. Tugmastern hämtar en bock och för den under trailern varvid den automatiskt låser till trailersns kingpin.

Tugmastern kör ombord och manövrerar trailern så att bockens ben ställs ned över de öppningar för fastlåsning som finns i däcket. Därvid går låsklaffarna av sig själva i ingreppsläge. När tugmastern sedan frikopplar och kör iväg, sker själva låsningen automatiskt genom att en låsbom faller ned mellan låsklaffarna på ett sådant sätt att de förhindras att röra sig.

Detta sker genom att en manöverarm på bocken påverkas av någon del av tugmastern, exempelvis tugmasterns vändskiva. Denna manövermekanism håller låsbommen i ett övre, frigörande läge, så länge tugmastern är kopplad till bocken. När tugmastern inte är kopplad till bocken, faller bommen ned och låser. Såväl låsning till däck, som frigöring från däck sker alltså helt automatiskt.

Yrkande

TTS har i Patentbesvärsträtten yrkat att patentet ska upprätthållas i oförändrad lydelse.

Uppfinningen definieras i patentkravet 1 enligt patentet på följande sätt.

1. Anordning (1) vid laststöd (2) för trailer och som innefattar kopplingsmedel (4-7) för lösgörbar sammankoppling av laststödet (2) med ett lastfordon (8) resp en ifrågavarande trailer (3) och att medel finnes för att lösgörbart låsa laststödet till ett fartygsdäck, varvid öppningar (11-14) i lastdäck (9) är anordnade för mottagande av låsorgan (15-17) som är anordnade hos ifrågavarande laststöd

(2) och som är påverkbara att förflyttas från låsingrepp med däcket (9), *kännetecknad därav*, att sagda låsorgan (15-17; 150) är anordnade att aktiveras resp losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet (8) och laststödet (2).

MCR har i Patentbesvärsträtten förelagts att yttra sig över överklagandet men har inte avhörtts.

Utveckling av talan

TTS har till utveckling av talan anfört i huvudsak följande.

Den kännetecknande delen av patentkravet 1 som definierar uppfinningen genom bestämning om:

"att låsorgan vid laststöd för trailer är anordnade att aktiveras resp losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet och laststödet"

skiljer sig väsentligt från visad känd teknik.

PRV jämför i sitt beslut uppfinningen med att körningen av t.ex. en bil eller en cykel sker genom samverkan mellan bilen/cykeln och vägbanan. Det spelar sedan ingen roll att föraren sitter och styr, bromsar, svänger, växlar etc. i bilen resp på cykeln. Körningen sker ändå genom samverkan mellan bil/cykel och vägen. Detta håller vi ej med om vilket tidigare under ärendets gång påpekats till PRV och granskaren. Trots detta avslår PRV uppfinningen just med sagda motivering och på grundval av samma nyhetsmaterial som PRV själva tidigare positivt har bedömt uppfinningen på genom att godkänna.

PRV verkar på grund av fattat beslut ej riktigt ha förstått uppfinningens konstruktion och funktion. Detta låter sig lätt göras om man bl.a. studerar de tidigare godkända osjälvständiga patentkraven 2 och 10 som lyder:

2. Anordning enligt patentkrav 1, *kännetecknad därav*, att sagda låsorgan (15,17) är anordnade så att de genom nedsänkning mot (18) och nedsättning av laststödet (2) på fartygsdäck (9) gör så att de automatiskt kommer i låsingrepp med tillhörande underliggande låsmottagningsöppningar (11-14) och att de vid lyftpåverkan av laststödet (2) kommer ur

ingrepp från låssamverkan med tillhörande underliggande låsmottagningsöppningar (11-14).

10. Anordning enligt patentkrav 1, *kännetecknad därav*, att sagda låsorgan (150) är anordnade fjäderkraftpåverkbara (151) att föras till låsning med tillhörande underliggande låsmottagningsöppningar (152) med hjälp av en fjädermekanism (153) som är aktiverbar när ett ifrågavarande lastfordon passerar ut ur laststödet eller på annat sätt avlägsnas från en ifrågavarande mekanism (153) och att sagda låsorgan (150) är anordnade att frikopplas när ifrågavarande lastfordon åter når mekanismen (153) hos det ifrågavarande laststödet (102).

PRV har tolkat uttrycket "samverkan" så att man kan tolka den anförda D1 att även täcka in föreliggande uppfinning.

Uttrycket "samverkan" resp "samverka" betyder enligt Nordstedts ordbok (beträffande hänvisade uttrycket "samarbeta") att något utföres "i samarbete med, tillsammans, genom team work, gemensamt uppträdande, i förening" etc.

Läser man då det godkända patentkravets 1 kännetecknande del:

"att sagda låsorgan är anordnade att aktiveras resp losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet och laststödet" kan man inte ens med sin vildaste fantasi få det till att det ska vara föraren av fordonet som kan anses utläsas därpå.

Det finns många patenterade lösningar där orsak och verkan ligger till grund för godkända patentkrav. Man måste läsa hela det sagda kravets 1 kännetecknande del och inte bara klamra sig fast vid ett enda uttryck, vilket dessutom tolkats fel.

Enligt D1 är en låsningsmekanism (14) anordnad i det nämnda trailerstödet (10) anordnat att manövreras från förarutrymmet i lastnings-trucken. Detta står angivet i D1:s krav 2, bl.a. Se även sid 7 rad 1-10 rad 28-32, sid 8 rad 5-11, sid 9 rad 1-rad 6, sid 10 rad (29-34), rad 23-36, sid 11 rad 1-9, sid 11 rad 29 - sid 13 rad 1-2 och krav 7.

Föraren sköter olika låsningsmekanismers manövrering från förarhytten, såsom t.ex. ett hydraulik- eller pneumatiksystem, se t.ex. sid 10 rad 29 ff, där framgår den sagda kända lösningens låsfunktion för fastlåsning till ett fartygsgolv av trailerstöd. D.v.s. det är en katten på råtтанfunktion. Föraren manövrerar hydraulikanordningen, som vrider en kuggstångsförsedd axel med en kuggkrans, vilket vrider på axeln fästade låsorgan, för fastlåsning i hål i däcket.

DOMSKÄL

I det anförda dokumentet D1 beskrivs ett trailerstöd, dvs. ett laststöd för trailer, som innefattar kopplingsmedel för lösgörbar sammankoppling med en trailer och ett lastfordon samt låsorgan för att lösgörbart låsa laststödet till ett fartygsdäck. Låsorganen manövreras från förarhytten i lastfordonet t.ex. genom hydraulisk utrustning.

Patenthavaren (TTS) har hävdatt att uppfinningen som den anges i patentkravet 1 skiljer sig från den anförda kända tekniken genom att låsorganen aktiveras respektive losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet och laststödet, vilket anges i patentkravets kännetecknande del. Patenthavaren har vidare framhållit att i den kända tekniken manövreras låsorganen av föraren, via hydrauliska anordningar, samt anför att det inte kan jämföras med en samverkan mellan lastfordon och laststöd.

Patentbesvärslätten konstaterar att i patentkravet 1 anges att låsorganen aktiveras respektive losskopplas genom samverkan mellan lastfordonet och laststödet. Patentkravet innehåller dock ingen precisering av vad den avsedda samverkan består i. Den aktuella bestämningen kan därför inte anses vara begränsad till den samverkan som återfinns i patentets beskrivning där en del av lastfordonet, när detta ansluts till laststödet, påverkar ett förreglingsarrangemang för låsorganen.

I den kända tekniken enligt D1 finns hydraulisk utrustning som kan manövreras från förarhytten på lastfordonet. Då föraren manövrerar låsorganen från förarhytten på lastfordonet kommer utrustningen på

lastfordonet att samverka med utrustningen på laststödet även om detta sker med hydrauliska medel.

Härav följer att den aktuella bestämningen inte kan anses skilja uppfinningen som den definieras i patentkravet 1 från den kända tekniken. Då den kända tekniken även innefattar övriga bestämmingar i patentkravet 1 är uppfinningen enligt patentkravet 1 inte ny.

Överklagandet ska på grund av det anförda avslås.

ANVISNING FÖR ÖVERKLAGANDE, se bilaga 2 (Formulär A)

I avgörandet har deltagit patenträttsråden Per Carlson, ordförande, Håkan Sandh, referent, och Anders Brinkman. Enhälligt.