

Adressat:

STRÖM & GULLIKSSON IP AB

LINDHOLMSPIREN 5
417 56 GÖTEBORG SE

Patenthavare: Kvaerner Masa-Yards OY, Helsingfors FI.

Ombud: Ström & Gulliksson IP AB. Ref: PD2402SE00.

Benämning: Förfarande för drift av arbetsfartyg och arbetsfartyg avsett för gång i öppet vatten och is.

Brevet sänds till: STRÖM & GULLIKSSON IP AB, LINDHOLMSPIREN 5, 417 56 GÖTEBORG SE och DR LUDWIG BRANN PATENTBYRÅ AB, BOX 17192, 104 62 STOCKHOLM.

Invändare: Rolls-Royce AB...

Ombud: Dr Ludwig Brann Patentbyrå AB

B E S L U T

Er invändning mot ovan angivet patent har denna dag avslagits. Patentet är därmed fortfarande i kraft.

S K Ä L

Ö V E R K L A G A N D E

Vill Ni överklaga beslutet skall Ni göra det skriftligt. Skrivelsen skall vara ställd till Patentbesvärsrätten, men sändas till Patent- och registreringsverket, Box 5055, 102 42 Stockholm. I skrivelsen skall anges det beslut som överklagas och den ändring i beslutet som begärs. Den skall ha kommit in till PRV inom två månader från beslutets dag. Ärendet kommer annars inte att prövas.

SKÄL

Beslutet avser patentkraven i det den 10 september 2002 beviljade patentet 518 210.

Invändaren yrkar upphävande av patentet på grund av att patenterbarhetsvillkoren i 1 och 2 § § Patentlagen inte är uppfyllda.

Uppfinningen i patentet avser ett förfarande för drift av ett arbetsfartyg som är avsett att operera i såväl öppet vatten som isbelagt vatten och ett arbetsfartyg avsett för gång i såväl öppet vatten som isbelagt vatten. För bättre dragkraft är propulsionspropellern försedd med en dys. Det är ett problem vid drift i isbelagt vatten att is samlas i dysen och stör driften genom att orsaka försämrade vattenströmning och vibrationer i fartyget. För att lösa detta problem har sökanden föreslagit att under den tid då risk för isbelagt vatten föreligger ska dysen monteras bort och fartyget ska operera utan dys. Samtidigt ska propulsionspropellerns effektabsorption hållas konstant både vid drift med och utan dys.

Invändaren har anfört fyra dokument som skäl för att upphäva patentet:

D1: FR 2 593 464

D2: US 4 637 801

D3: US 4 046 096

D4: US 4 290 270

Dokumentet D1 beskriver en fiske- eller bogserbåt som är försedd med en propellerdys, vilken kan förflyttas från ett verksamt till ett icke verksamt läge beroende av om fartyget ska utföra bogseringsarbete i låg fart eller om fartyget ska förflytta sig i högre fart till eller från arbetsområdet. D1 nämner inte om fartyget är avsett eller lämpat att gå i isbelagt vatten eller att det är problem med ansamling av is i dysen. Inte heller anges att propulsionspropellerns effektabsorption ska hållas konstant både vid drift med och utan dys.

Dokument D2 beskriver en båt avsedd att dra vattenskidåkare och för att undvika skador från propellern på personer som ligger i vattnet intill båten visas en lösning på en dys som eftermonterats runt propellern. D2 visar inte ett arbetsfartyg som ska operera i såväl öppet vatten som isbelagt vatten och där dysen tas bort för att inte störa driften i isbelagt vatten. D2 nämner inte att dysen ska vara monterad eller borttagen beroende på olika driftsförhållanden eller att det finns problem med ansamling av is i dysen. Båten i D2 ska framföras med hög hastighet, varför det inte finns behov av en effektregering vid låg bogseringsfart. Därför finns det heller ingen uppgift att propulsionspropellerns effektabsorption ska hållas konstant både vid drift med och utan dys.

Dokument D3 beskriver ett arrangemang för ett driftsagregat till fartyg eller en borrhplattform. Arrangemanget ska vara demonterbart för reparation och underhåll. D3 nämner inte att dysen ska vara borttagbar för att inte störa driften i isbelagt vatten. Eftersom en av hisslinorna är anordnad i dysen, är det inte utan stora konstruktionsförändringar möjligt att montera och demontera aggregatet utan dysen

Dokument D4 beskriver ett arrangemang för anpassning av propulsionsanordningen till rådande driftsförhållanden på så sätt att propellereffekten hålls konstant.

Av de dokument som invändaren anför avseende propellerdysor anses dokument D1 beskriva den mest närliggande teknikens ståndpunkt. Emellertid avser detta dokument inte ett fartyg som uttryckligen är lämpat eller avsett för gång i såväl öppet vatten som isbelagt vatten och där problemet med isansamling i dysen ska lösas, vilket ska vara utgångspunkten för fackmannen. Ett sådant fartyg är beskrivet i inledningen i föreliggande patent, varför den mest närliggande tekniken för bedömning av uppfinningshöjden är angiven av sökanden. I den mest närliggande kända tekniken har problemet med isansamling i propulsionspropellerns dys lösts genom att dysen försetts med tilläggsanordningar som för bort isen eller att fartygsbotten utformats på sådant sätt att isen förs bort från dysen. Enligt patentkraven i föreliggande patent har problemet lösts genom att dysen, under den tid då arbetsfartyget arbetar i isbelagt vatten, tagits bort för att undvika isansamlingar med störda driftförhållanden som följd. För att kompensera för de olika driftförhållandena för propellern, då det finns dys eller inte, anges att propulsionspropellerns effektabsorption hålls konstant både vid drift med och utan dys med hjälp av anordningar som reglerar propulsionspropellerns varvtal vid propeller med fast eller justerbar stigning.

D1 som är det enda dokument som beskriver en dys som är anordnad att tas bort och sättas på plats runt propellern anger att detta ska ske för att dels få högre hastighet vid förflyttning till och från arbetsområdet och dels för att få bättre dragkraft vid låg hastighet då t.ex. bogsering utförs. Att med utgångspunkt från det problem som där lösts komma fram till att använda denna lösning för att lösa problemet med ansamling av is i propulsionspropellerns dys och dessutom hålla effektabsorptionen på propulsionspropellern konstant vid drift såväl med som utan dys är något fackmannen inte skulle göra. Även om D1 och D4 skulle kombineras så skulle fackmannen inte komma fram till ett arbetsfartyg som är avsett att operera i såväl öppet vatten som isbelagt vatten.


Inte heller med hänsyn till vad som är känt genom D2 och D3 skulle fackmannen komma fram till uppfinningen enligt patentet.


Uppfinningen har därför såväl nyhet som uppfinningshöjd.

Uppfinningen bidrar till att lösa det uppställda problemet, varför uppfinningen har teknisk effekt.

Det gällande patentet upprätthålles därför.

I tjänsten


Anders Brinkman
Patentexpert
EK


Christer Jönsson
Patentexpert

3 kopior bifogas