

mw. mr. C. Eskes, voorzitter
ing. J. de Vries
ir. J.P.F. Barneveld Binkhuijsen
ir. B.L. van Soest, secretaris

Advies ex artikel 84 Rijsoctrooiwet 1995
Nederlands octrooi **1002232**

Verzoekster : Schouten Landbouwwerktuigen B.V. te Kampen
Gemachtigde : mr.drs. S.U. Ottevangers

Octrooihoudster: Machinefabriek Compas B.V. te Hoorn
Gemachtigde : ir. P.N. Hoorweg

1. Het geding

Verzoekster heeft op 25 maart 1999 een verzoekschrift (met bijlagen) ingediend, met het verzoek een advies volgens artikel 84 ROW 1995 uit te brengen omtrent de toepasselijkheid van de in artikel 75, eerste lid ROW 1995 genoemde nietigheidsgronden op het Nederlandse octrooi 1002232.

5 Octrooihoudster heeft op 12 mei 1999 een antwoord toegezonden, vergezeld van een gewijzigde hoofdconclusie. Vervolgens heeft verzoekster bij brief van 25 mei 1999 nog toegezonden een brochure Ammeraal (1978), een kopie-brief Ammeraal d.d.19 mei 1999 en een monsterboek uit 1977 van Ammeraal. Ter hoorzitting van het Bureau voor de Industriële Eigendom op 28 mei 1999 hebben partijen hun standpunt doen bepleiten, verzoekster door mr.drs. S.U. Ottevangers, vergezeld van de heer

10 F.J.J. Schouten, en octrooihoudster door ir. E. Bartelds, vergezeld van mr. A.M. van Dusseldorp. Namens beide partijen zijn pleitnota's overgelegd.

De inhoud van vorengenoemde stukken wordt als hier ingelast beschouwd.

2. De feiten

Octrooihoudster is rechthebbende op het Nederlands octrooi 1002232, haar op een aanvraag van 2 februari 1996 op de voet van de Rijsoctrooiwet 1995 voor de duur van 20 jaar verleend voor een ‘Transportband en daarmee uitgeruste bandtransporteur’.

5 Het octrooi telt 12 conclusies waarvan conclusie 1, waarin is afgebakend van het bekende uit het Britse octrooischrift 1.025.363, als volgt luidt:

1. *Transportband (6), in het bijzonder opvoerband, voorzien van een aantal met tussenruimte uit het vlak van de band (6) stekende, een hoek (→) met de transportinrichting (T) van de band (6) insluitende, zich over nagenoeg de gehele breedte daarvan uitstrekkende, elk in de*
10 *langsrichting onderbroken uitgevoerde meeneemdelen (8), **gekenmerkt door** middelen (16) voor het in dwarsrichting van de band (6) fixeren van daarop te transporteren producten (15).*

De door octrooihoudster met haar antwoord op 12 mei 1999 toegezonden gewijzigde conclusie luidt:

1. *Transportband, in het bijzonder opvoerband, voorzien van een aantal met tussenruimte uit*
15 *het vlak van de band stekende, een hoek met de transportinrichting van de band insluitende, zich over nagenoeg de gehele breedte daarvan uitstrekkende, elk in de langsrichting op regelmatige afstand onderbroken uitgevoerde meeneemdelen, **gekenmerkt door** middelen (16) voor het in dwarsrichting van de band (6) fixeren van daarop te transporteren producten*
20 *(15).*

3. De bezwaren van verzoekster

Verzoekster stelt dat conclusie 1 betrekking heeft op een band van het zogenaamde chevron-type, zoals bekend uit het Britse octrooischrift 1.025.363 alsook uit het (in het nieuwheidsrapport genoemde) tijdschrift Mining Magazine, deel 110, juni 1964, blz. 417 ‘Chevron Belt’. De onder het kenmerk
25 genoemde ‘middelen voor het in dwarsrichting van de band fixeren van daarop te transporteren producten’ kunnen blijkens conclusie 2 bestaan in uit het vlak van de band stekende ribben die in hoofdzaak dwars op de (onderbroken uitgevoerde) meeneemdelen staan en het toepassen van dergelijke fixatiemiddelen was op de onderhavige indieningsdatum - 2 februari 1996 - algemeen bekend, onder
meer bij de transportbanden uit het assortiment van de firma Ammeraal International BV, alsook van de
30 (thans niet meer bestaande) firma Koninklijke Adam Delft.

De volgconclusies 2 tot en met 12 zijn evenmin nieuw en/of inventief.

4. Het verweer van de octrooihoudster

Een transportband zoals beschreven in de nieuw voorgelegde, gewijzigde hoofdconclusie is niet bekend uit de door verzoekster aangevoerde publicaties, en kan daaruit ook niet op voor de handliggende wijze worden afgeleid.

In de aanhef van de nieuwe conclusie is toegevoegd dat de meeneemdeln in de langsrichting

5 *op regelmatige afstand* onderbroken zijn. De octrooihoudster licht deze toevoeging in haar pleitnota als volgt toe:

“Bij indiening van het verweerschrift op 10 mei 1999 is in de hoofdconclusie verduidelijkt dat de meeneemdeln niet op willekeurige wijze, maar op regelmatige afstand onderbroken zijn. Dit is een belangrijk aspect van de transportband, daar deze bedoeld is voor het onder steile hoeken
10 opvoeren van producten, en de meeneemdeln dus relatief hoog uitgevoerd moeten worden. Deze grote hoogte van de meeneemdeln leidt, zoals in het octrooi duidelijk is aangegeven, tot problemen bij het passeren van de keerrollen, doordat op die plaats elk meeneemdeel in zijn langsrichting, dus dwars op de richting van de band wordt opgerekt (zie schets A). De mate waarin dit oprekken plaatsvindt zal over de lengte van het meeneemdeel beschouwd overal
15 hetzelfde zijn, waaruit volgt dat elke oplossing voor dit probleem een **gelijkmatig** karakter dient te hebben.

De deskundige die het octrooi leest zal zich dus direct realiseren dat de in de aanhef van de conclusie genoemde onderbrekingen regelmatig verdeeld dienen te zijn om tot een optimale constructie te komen.”

20

Door de aanvulling van de hoofdconclusie is het nieuweheidsbezwaar dat gebaseerd was op de documenten met betrekking tot de Ammeraal-bandn weggenomen, bij deze bandn is immers geen sprake van onderbrekingen op regelmatige afstand.

Voorts zijn de onderbrekingen in de meenemers bij de Ammeraal-bandn niet bedoeld om het in het
25 octrooi genoemde probleem op te lossen, maar waarschijnlijk slechts om de bandn in een trogvorm te kunnen toepassen. Een deskundige heeft derhalve geen enkele aanleiding om te komen tot een combinatie van het Britse octrooischrift 1.025.363 en de Ammeraal-documenten. Dit blijkt ook uit het feit dat de band volgens het Britse octrooischrift reeds sinds 1966 en de chevronbandn van de Koninklijke Adam Delft reeds sinds 1967 bekend waren, terwijl het nog tot 1996 geduurd heeft voordat octrooihoudster
30 haar thans geoctrooieerde uitvinding deed.

5. Het advies van het Bureau voor de Industriële Eigendom

Het Bureau zal in haar beoordeling betrekken de gewijzigde hoofdconclusie, zoals door octrooihoudster voorgelegd op 12 mei 1999, alsmede de geoctrooieerde conclusies 2 t/m 12. Verzoekster - nader te
35 noemen Schouten - heeft ter zitting bezwaar gemaakt tegen beoordeling van een conclusie in een andere

5 vorm dan zoals in het octrooi verleend. Het Bureau deelt dit bezwaar niet. Uit het voorleggen door octrooihoudster - nader te noemen Compas - van een nieuwe beperkte conclusie leidt het Bureau af dat Compas de door Schouten aangevoerde bezwaren tegen in ieder geval conclusie 1 gegrond acht en daarmee erkent dat conclusie 1 in de geoctrooieerde vorm in een nietigheidsprocedure niet houdbaar zou
10 zijn. Het Bureau verstaat het indienen van de nieuwe conclusie aldus dat Compas zonodig bereid is haar octrooi, voor wat conclusie 1 betreft, te beperken tot de thans voorgelegde materie. Nu het Bureau tot taak heeft te adviseren, op basis van de aangevoerde nietigheidsgronden over de mogelijke nietigheid - geheel of gedeeltelijk - van het octrooi, behoort het tevens tot zijn taak om na te gaan of en zo ja in welke vorm het octrooi, na het wegvallen van conclusie 1, nog geldigheid zou kunnen bezitten. Binnen
15 deze gedachtenvorming kan een door de octrooihouder opgesteld voorstel voor een beperkte conclusie zeker zijn plaats hebben.

In het verzoekschrift is gewezen op de zogenaamde 'Ammeraal-band'. Blijkens het monsterboek van Ammeraal uit 1977 (zie de foto linksonder op blz. 8) is de Ammeraal-band evenals de transportband volgens conclusie 1 voorzien van een aantal met tussenruimte aangebrachte meeneemdelen, die uit het
20 vlak van de band steken, een hoek met de transportrichting van de band insluiten en zich nagenoeg over de gehele breedte van de band uitstrekken. Het Bureau acht het aannemelijk dat de ribbe die aan het uiteinde van elk stuk van elk meeneemdeel op de foto zichtbaar is, dient als middel voor het in de dwarsrichting van de band fixeren van daarop te transporteren producten. Nu de meeneemdelen van de transportband volgens het (als uitgangspunt in het octrooi van Compas besproken) Britse octrooischrift
25 1.025.363 niet van dergelijke middelen voorzien zijn, acht het Bureau de Ammeraal-band een meer nabijkomend en dus beter uitgangspunt bij de beoordeling van conclusie 1.

De transportband volgens de nieuwe beperkte hoofdconclusie verschilt slechts van de Ammeraal-band doordat de onderbrekingen tussen de meeneemdelen zich op regelmatige afstand van elkaar bevinden.
30 Het Bureau kan niet inzien dat deze maatregel op enige wijze bijdraagt aan de met het octrooi beoogde probleem-oplossing. Volgens Compas draagt de maatregel bij aan het verschaffen van een transportband met relatief ver uitstekende meeneemdelen, die zonder gevaar voor scheuren daarvan de keerrollen kunnen passeren. Schouten heeft er echter ter zitting (zie haar pleitnota) terecht op gewezen dat Compas met dit verweer uitgaat van de oude probleemstelling, zoals deze is neergelegd in de oorspronkelijk ingediende stukken d.d. 2 februari 1996, namelijk het probleem van scheurvorming in de meeneemdelen bij het passeren van de keerrollen. Toen de oplossing van dit probleem reeds bekend bleek uit in het
nieuwheidsrapport genoemde publicaties (Britse octrooischrift 1.025.363 en het tijdschrift Mining Magazine vol. 110, juni 1964), heeft Compas gewijzigde stukken toegezonden waarbij met de nieuwe hoofdconclusie (oorspronkelijke conclusie 5) beoogd werd een nieuw probleem op te lossen, namelijk het

vrij in de dwarsrichting kunnen rollen van de meegevoerde producten; een en ander zoals beschreven in de huidige beschrijvingsinleiding van het octrooi.

Met dit nieuwe probleem houdt de thans door Compas voorgestelde toevoeging aan conclusie 1 geen verband. Het Bureau is voorts van mening dat de toevoeging evenmin leidt tot een verbeterde oplossing van het oude probleem van het scheuren. Het al dan niet scheuren van de meeneemdelen is namelijk niet afhankelijk van het op regelmatige afstand onderbroken zijn van de meeneemdelen, maar van de lengte (gerelateerd aan de hoogte) van de afzonderlijke stukken van de meeneemdelen. Indien de lengte van het langste stuk van een meeneemdeel maar zo gekozen wordt dat dit stuk niet scheurt, dan wordt het beoogde doel bereikt. De door Compas aangebrachte extra maatregel draagt naar de mening van het Bureau niet afzonderlijk bij aan het effect, en moet derhalve gezien worden als een vrijwillige beperking. Een dergelijke beperking is toelaatbaar, maar kan niet bijdragen aan de inventiviteit van de conclusie. Bij een vrijwillige beperking behoeft niet de vraag aan de orde te komen, zoals door Schouten opgeworpen, of de beperking wel voldoende steun vindt in de oorspronkelijke stukken.

Het Bureau komt op grond van het vorenoverwogene tot de slotsom dat conclusie 1 in de nieuwvoorgelegde, beperkte vorm wegens gebrek aan inventiviteit niet octrooieerbaar is.

Het Bureau merkt ten aanzien van de conclusies 2 t/m 12 het volgende op.

Door de in conclusie 2 als eerste genoemde maatregel, dat de fixatiemiddelen dwars op de meeneemdelen geplaatst zijn, verschilt de onderhavige transportband weliswaar van de Ammeraal-band, maar van deze maatregel wordt in de beschrijving geen effect genoemd. Tijdens de hoorzitting is namens Compas gesteld dat door deze maatregel de hoek tussen de meenemer en de fixatiemiddelen groter wordt, waardoor een betere lossing van de meegevoerde producten wordt verkregen. Het Bureau is van mening dat de besproken maatregel voor een deskundige, die zich gesteld ziet voor de opgave om bij de Ammeraal-band een betere lossing te bewerkstelligen, zich als het ware opdringt en daarmee voor de hand ligt.

De in conclusie 2 als tweede genoemde maatregel, dat de fixatiemiddelen uit het vlak van de band stekende ribben omvatten, is reeds bekend bij de Ammeraal-band.

Conclusie 2 bevat derhalve geen octrooieerbare materie.

Conclusie 3 noemt onder het kenmerk twee maatregelen. De eerste maatregel 'dat elk meeneemdeel (8) gevormd wordt door een aantal met tussenruimte uit het vlak van de band (6) stekende meeneempennen (9)' is reeds bekend uit het als uitgangspunt besproken Britse octrooischrift 1.025.363, en hoort daarmee in de aanhef van de conclusie thuis.

De tweede maatregel luidt: 'en de fixatiemiddelen in hoofdzaak kruisvormige voetstukken (10) voor de meeneempennen (9) vormen'. Deze omschrijving is kennelijk onjuist opgesteld en had, gezien de

figuurbeschrijving op blz. 5 regel 17-20, moeten luiden ‘en de fixatiemiddelen deel uitmaken van in hoofdzaak kruisvormige voetstukken (10) voor de meeneempennen (9)’. Deze maatregel is niet bekend uit de door Schouten aangevoerde publicaties. Hoewel in de beschrijving van deze maatregel geen effect is genoemd, is namens Compas tijdens de hoorzitting aannemelijk gemaakt dat met de kruisvormige voetstukken wordt bereikt dat er aan weerszijden van elk V-vormig meeneemdeel middelen zijn die de te 5 transporteren producten in dwarsrichting van de transportband fixeren en dat het meeneemdeel zelf aan de onderkant een doorgaande lijn verkrijgt, waarbij het meeneemdeel tegelijkertijd voorzien blijft van de onderbrekingen die nodig zijn voor het scheurvrij passeren van de keerrol. Een dergelijke uitvoering kan van voordeel zijn bij het tijdens het vervoer fixeren van producten van verschillende afmetingen. Het 10 Bureau merkt hierbij op dat zij in de voorgaande alinea onder ‘doorgaande lijn’ verstaat het in bijvoorbeeld de figuren 4 en 5 (praktisch) tegen elkaar aanliggen van het ene been van de kruisvormige voetstukken, terwijl de ‘onderbrekingen’ gevormd worden door de daarboven gelegen ruimten tussen de pennen. Conclusie 3 bevat derhalve octrooieerbare materie.

15 Conclusie 4 beschrijft dat elk kruisvormig voetstuk als één geheel met de bijbehorende meeneempennen gevormd is. Volgens Schouten is deze maatregel niet bijzonder omdat de firma Ammeraal de meeneemdelen en de fixatieribben reeds uit één stuk liet bestaan.

Het Bureau kan de mening van Schouten niet delen. Het uit één stuk bestaan van de meeneemdelen en de fixatieribben geeft de vakman geen aanwijzing om in het onderhavige geval de meeneempennen en het 20 kruisvormig voetstuk als één geheel uit te voeren. Het door Compas in de beschrijving vermelde voordeel van eenvoudige productie wordt aannemelijk geacht. Na de nieuwe hoofdconclusie wordt conclusie 4 als volgconclusie aanvaardbaar geacht.

De in conclusies 5 en 6 voorgestelde maatregelen, dat de meeneempennen in rijen geplaatst zijn 25 (conclusie 5) en dat elk meeneemdeel een tweetal in V-vorm opgestelde rijen meeneempennen omvat (conclusie 6), zijn beide bekend uit het Brits octrooischrift 1.025.363 (uitgangspunt), en horen daarmee in de aanhef van de conclusie thuis. De conclusies zijn aldus niet nieuw.

Tegen conclusie 7 heeft Schouten als bezwaar aangevoerd dat de conclusie geen zelfstandige betekenis 30 heeft. Nu de conclusie echter terugwijst naar (de octrooieerbare) conclusie 3 en meeneempennen zelfstandig verhandeld worden, acht het Bureau conclusie 7 als volgconclusie aanvaardbaar.

Conclusie 8 is gericht op een bandtransporteur, voorzien van keerrollen waaromheen een transportband volgens één der conclusies 1 t/m 6 aangebracht is, waarvan ten minste het transportpart van de 35 transportband hellend onder een hoek ten opzichte van de horizontaal geplaatst is. In conclusies 9 en 10

wordt de hellingshoek dan nader omschreven als ‘ten minste 25°’ en ‘ten minste 45°.’ Schouten heeft in dit verband gewezen op het Britse octrooischrift 1.076.711, waaruit keerrollen bekend zijn, het Britse octrooischrift 1.025.363 en het meergenoemde Mining Magazine waaruit het hellend opstellen bekend is en de brochure van Ammeraal van 1978 waaruit het onder 45° hellend opstellen van de band van het type ‘Chevron 13’ bekend is. Gezien het uit deze publicaties bekende ligt het naar de mening van het Bureau binnen het bereik van de vakman om tot een bandtransporteur als omschreven in de conclusies 8, 9 of 10 te komen.

De conclusies 11 en 12 ten slotte hebben betrekking op de zwenkbare - en verschuifbare lagering van het de keerrollen dragende deel van het frame van de bandtransporteur. Het Bureau is van oordeel dat, anders dan Schouten meent, bij de inrichting volgens het Britse octrooischrift 1.076.711 de lagering van het de keerrollen dragende framedeel op een wezenlijk andere wijze plaatsvindt. In de beschrijving van het Compass-octrooi wordt op blz. 5, regel 30 - blz. 6 regel 7 toegelicht welk voordeel de voorgestelde maatregelen bieden.

Op basis van het bovenstaande acht het Bureau de conclusies 11 en 12 nieuw en inventief, en dus octrooieerbaar.

5. Op grond van het vorenoverwogene komt het Bureau voor de Industriële Eigendom tot het advies de door verzoekster aangedragen nietigheidsgronden toepasselijk te achten op de conclusies 1, 2, 5, 6, 8, 9 en 10 van het Nederlandse octrooi 1002232, en niet op de conclusies 3, 4, 7, 11 en 12.

Aldus gedaan, op 28 juli 1999, door C. Eskes, J. de Vries en J.P.F. Barneveld Binkhuijsen voornoemd.

w.g. C. Eskes

w.g. B.L. van Soest