

- EVH

UDSKRIFT
AF
SØ- & HANDELSRETTENS DOMBOG

DOM

Afsagt den **10. november 2010**

T-6-08

Power Stow A/S
(Advokat Jakob Plesner Mathiasen)

mod

Ankenævnet for Patenter og Varemærker
(Kammeradvokaten ved advokat Britta Boysen)

Hovedintervenient:

RASN A/S
(Advokat Peter-Ulrik Plesner)

Indledning og parternes påstande

Sagen drejer sig om, hvorvidt et transportbånd til stykgods, som RASN A/S den 10. marts 2006 fik brugsmodele registreret, savner frembringelseshøjde og som følge heraf skal slettes fra registrering i Patent- og Varemærkestyrelsen.

RASN A/S (RASN), sagens hovedintervenient, er et selskab i Scandinavian Airlines System koncernen.

Det sagsøgende selskab, **Power Stow A/S**, (Power Stow), er ligeledes aktør på transportbåndsmarkedet og har blandt andet patentrettighederne til opfindelsen bag det såkaldte flexbånd, der kan bruges i forbindelse med bagagehåndtering. Power Stow fremsatte overfor Patent- og Varemærkestyrelsen krav om, at styrelsen slettede RASN's registrering. Dette afviste styrelsen, hvorefter Power Stow indbragte sagen for **Ankenævnet for Patenter og Varemærker** (Ankenævnet), der stadfæstede styrelsens afgørelse ved kendelse afsagt den 7. januar 2008.

Power Stow har herefter anlagt denne sag den 6. marts 2008.

Power Stow har overfor Ankenævnet nedlagt påstand om, at Ankenævnets afgørelse af 7. januar 2008 i sag nr. 2007 00003 omgøres, så brugsmodele registrering DK 2005 00245 U4 udslettes.

Ankenævnet har påstået frifindelse.

RASN har nedlagt påstand om *principalt*, at Power Stow tilpligtes at anerkende, at frembringelsen ifølge dansk brugsmodele registrering nr. BR 2005 00245 opfylder brugsmodellovens betingelser for registrering som brugsmodele, og *subsidiært*, at brugsmodele nr. BR 2005 00245 opretholdes med det i bilag Ha gengivne kravsæt, og *mere subsidiært*, at brugsmodele nr. BR 2005 00245 opretholdes med det i bilag Hb gengivne kravsæt.

Power Stow har overfor RASN's principale påstand påstået frifindelse og overfor de subsidiære påstande nedlagt påstand om, at de ikke tages til følge.

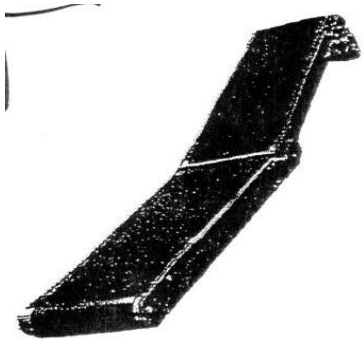
Power Stow har endvidere nedlagt påstand om, at RASN tilpligtes at anerkende, at brugsmodele registreringen nr. BR 2005 00245 er ugyldig.

Oplysningerne i sagen

Tiden op til brugsmodelregistreringen

I slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne blev der øget fokus på de arbejdsbelastninger, som bagagehåndtering i Københavns lufthavn, Kastrup, gav ved lastning og losning af fly. Den 18. september 1991 fik Copenhagen Air Service (CAS) et påbud fra Arbejdstilsynet om, at lastning og losning af flytypen Airbus 320-200 skulle tilrettelægges sådan, at unødigt fysisk belastning og u hensigtsmæssige arbejdsstillinger og bevægelser skulle undgås. Belastningen skulle derfor være så lille, som det var rimeligt under hensyn til den tekniske udvikling.

En af CAS' ansatte, Flemming Rasmussen, udformede herefter en vejledning til internt brug om 'Tunge løft – arbejdsstillinger.' Af denne fremgår under overskriften 'Tekniske hjælpemidler' billede af følgende todelte bånd:



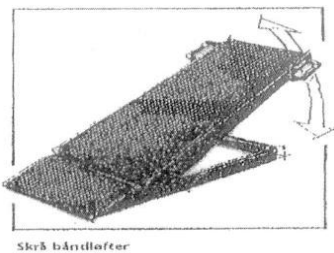
Den 11. marts 1996 holdt CAS, Arbejdstilsynet og SID møde i lufthavnen. CAS orienterede om, at man havde igangsat en videreudvikling af det såkaldte flexbånd. Flexbåndet var efter det oplyste en praktisk udformning, der lå i forlængelse af det danske patent DK170863, som indehaves af Power Stow. Flexbåndet var taget i brug og blevet vel modtaget af lastoperatørerne. I forlængelse af dette drøftede SAS, CAS og SID i november-december måned 1996 igangsættelse af et forprojekt, der skulle afdække, om der var grundlag for et egentlig projekt om eliminering af den manuelle bagagehåndtering ved lastning og losning i flyenes lastrum. Parterne blev i maj 1997 enige om at gå sammen om et sådant forprojekt. Tidsforbruget blev skønnet til 220 timer, og prisen på 100.000 kr. skulle efter aftalen betales med 40.000 kr. af SAS, 40.000 kr. af CAS og 20.000 kr. af SID. Opgaven blev givet til og udført af CPH Industrial Design (CPH Design).

På et møde den 1. oktober 1997, hvor SID's repræsentant Niels Erik Danielsen og repræsentanter for såvel CAS som SAS var til stede, præsenterede CPH Designs direktør Lars

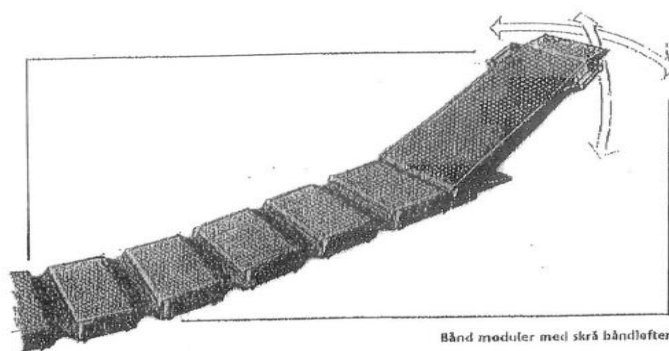
Thøgersen den udarbejdede rapport, 'Forprojekt. Hjælpemidler til Lastning & Losning af fly.' Rapporten er dateret september 1997 og består af i alt 20 sider. Det fremgår af indholdsfortegnelsen, at side 2-7 angår 'Forprojektets arbejdsgrundlag', side 8-12 angår 'Forprojektets indhold og afgrænsning', side 13-17 angår 'Focusområder arbejdsmiljø', og side 18-20 angår 'Oversigt'.

I introduktionen står der, at hovedformålet med Forprojektet var at afdække, om det var realistisk at udvikle et teknisk hjælpemiddel, der reducerede eller eliminerede arbejdsbelastningen for laste- og lossemedarbejderne. Fokus skulle være laste-, luge- og stuvemandens arbejde ved og i flyet. Gennemgangen skulle endvidere omfatte vurdering af de nødvendige økonomiske og tidsmæssige rammer for et sådant faseopdelt produktudviklingsprojekt.

I rapporten omtales på side 5-6 under overskriften 'Eksisterende tekniske hjælpemidler', blandt andet det såkaldte flexbånd. På rapportens side 17 under overskriften 'Pakning/Stuver' vises med teksten 'Skrå båndløfter' følgende illustration:



Under overskriften 'Funktionsintegrationer' på rapportens side 18 vises med teksten 'Båndmoduler med skrå båndløfter' følgende illustration:



På den følgende side fremgår der under overskriften 'Egenskabskrav' en opstilling af de krav, som projektet peger på, til den fremtidige løsning:

”Transport i lastrum

- skal kunne fremføre bagage fra luge til lastrummets dybde
- være fleksibel i sin længde
- skal kunne fungere til højre og venstre side
- højre-/venstre omløb

Stuvning

- skal kunne aflevere bagage i gulvniveau
- skal kunne aflevere bagage i trinløst fastsat højdeniveau
- skal kunne reguleres i 15-20 grader planvinkel
- skal kunne optage bagage fremført over gulv
- være manøvreedygtig

..."

Det er oplyst, at SID's repræsentant i samarbejdet, Niels Erik Danielsen, har sendt Forprojektet til en ansat i Arbejdstilsynet. Der står skrevet i hånden: "Kære Lise Husk det er et forprojekt. udvikling af en prototype ca. 4-6 år. M V H Niels Ek Dal"

I referatet fra mødet den 1. oktober 1997, der er skrevet af Niels Erik Danielsen, står der ikke noget om hemmeligholdelse. Der kom ikke noget samarbejde i stand, hvorefter SAS kørte videre med projektet alene.

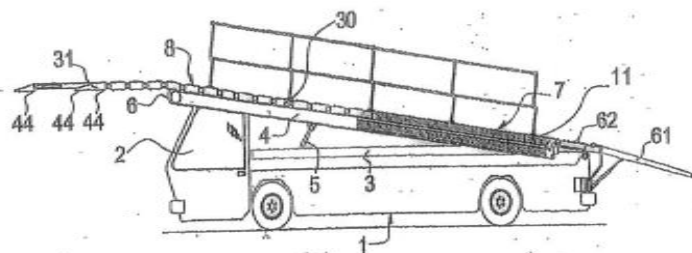
Der er i sagen fremlagt en uunderskrevet erklæring, 'Confidentiality Agreement', dateret 26. marts 1998 med angivelse af SAS, CAS, SID og CHP Industrial Design som parter. Denne blev fremsendt med et brev fra SAS den 10. juni 1998 til CAS og SID sammen med en hensigtserklæring, der ikke er underskrevet.

SAS fik i efteråret 1999 et påbud fra Arbejdstilsynet om senest 1. januar 2000 som midlertidig foranstaltning at foranledige ændringer, der effektivt kunne reducere de forværrende faktorer for den enkelte medarbejder i lastrum og ved flysiden.

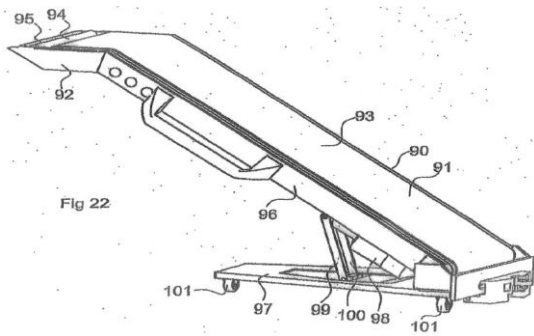
Brugsmodelregistreringen

Den 10. marts 2006 fik RASN registreret en brugsmodel for et apparat til lastning og losning af fly.

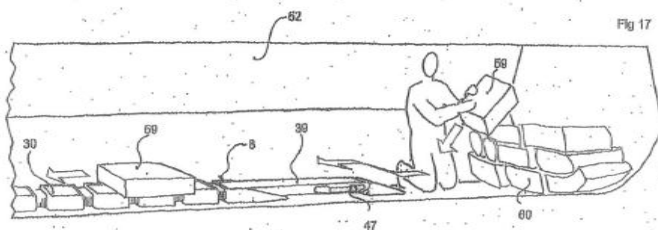
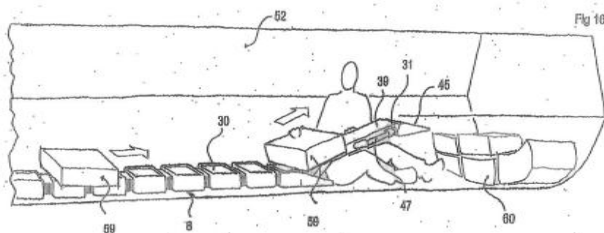
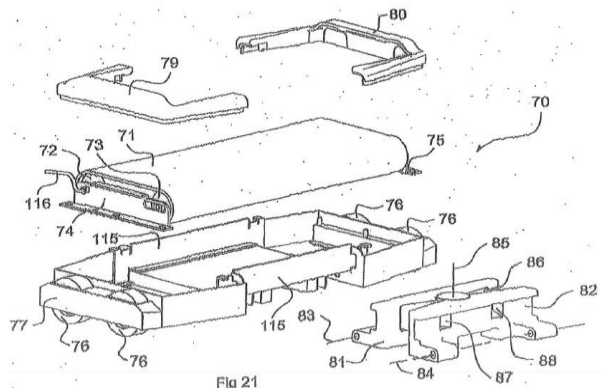
I brugsmodelskriftet er blandt andet indeholdt følgende figurer:



Figur 24



Figur 22



Brugsmodellen har følgende beskrivelse af krav 1-2:

" ...

BRUGSMODELKRAV

- s. 18 1. Apparat ved jorden til lastning og losning af fly (53) med et lastrum (52),
/l. 3 hvilket apparat omfatter:
1. 5 en vipbar, højdeindstillelig første transportør (7), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet (52) og en anden transportør (8),
1. 10 hvilken anden transportør (8) har en første ende og en anden ende og er i det væsentlige delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør (7) og ind i lastrummet (52)
1. 15 hvilken anden transportør (8) omfatter en række transportørenheder (30, 31, 70, 90), hvoraf en forreste transportørenhed (31,90) er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til

en ønsket højde, og

hvor hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) har et sæt hjul (44, 76, 101, 102)

1. 20

hvilket apparat er nyt ved, at hver transportørenhed (30, 31, 70, 90) er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingsselementer (38, 81, 82), som tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90) og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne (30, 31, 70, 90)

1. 25

omkring en i det væsentlige vandret akse (83, 84)

hvor hver transportørenhed (30,31, 70, 90) definerer en respektiv aktivérbar transportørbane, og

s. 18/ hvor den forreste transportørenhed (31, 90) omfatter midler til at variere

1. 30 hældningen af transportørbanen.

s. 19/ 2. Apparat ifølge det foregående krav, **kendetegnet ved**, at den forreste

1. 2 transportørenhed (31, 90) omfatter et bæreelement (97), der har hjul (101), og som er drejeligt forbundet med bagenden af rammen (96) af en klap (91),

1. 5 der omfatter den forreste transportørenheds (31, 90) transportørbane.

Parterne er enige om, at brugsmodellens krav 1 kan sammenskrives med følgende systematik:

Træk a) Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med et lastrum, hvilket apparat omfatter:

Træk b) En vipbar, højdeindstillelig første transportør, som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet og en anden transportør,

Træk c) hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende, og er i det væsentligste delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet,

Træk d) hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder, hvoraf en forreste transportørenhed er anbragt ved en første ende, og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde,

Træk e) hvor hver transportørenhed har et sæt hjul,

Træk f) **hvilket apparat er nyt ved**, at hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingsselementer, som tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse,

- Træk g) at hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane, og
Træk h) hvor den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen.

Det fremgår af brugsmodellens beskrivelse på skriftets side 1, linje 9 - 15:

”Ved lastningen og losningen af mindre fly, såsom DC 9’ere, MD 80’ere og Boeing 737 med videre (de såkaldte narrow body aircrafts) er det almindeligt kendt, at arbejdet hermed er meget belastende for det pågældende personale. Dette skyldes, at der ofte er meget kort tid til rådighed, og at lastrummet er af en sådan lille størrelse, at den pågældende person må ligge på knæ eller sidde ned inden i lastrummet under håndteringen af bagagen. Faren for fysiske skader er derfor forholdsvis stor.”

Af brugsmodellens beskrivelse på side 2, linje 15-28 fremgår:

”Formålet med frembringelsen er at tilvejebringe et apparat, som er forholdsvis enkel af opbygning, og som åbner mulighed for en forholdsvis let indføring i og fjernelse af stykgods fra et flys lastrum og samtidigt sikrer let og kontinuerlig bevægelse af bagagen.

Dette opnås ved de i den kendetegnende del af krav 1 angivne foranstaltninger.

Herved opnås det, at det er relativt nemt at håndtere den udskydelige anden transportør, og samtidig tillades nem og kontinuert bevægelse af stykgodset, fordi de enkelte transportørenheder ruller oven på lastrummets gulv i retning hen imod og bort fra det pågældende lastningssted inden i lastrummet, og fordi transportørenhederne er indrettet til med deres egne drivmidler at assistere ved bevægelsen af stykgodset.”

Af brugsmodellens beskrivelse på side 6, linje 5-10 fremgår:

”Særligt hensigtsmæssigt kan der ifølge frembringelsen ved den forreste ende af den anden transportørdeel findes en styreindretning, som er forbundet med alle apparatets drivmidler, så at en inden i flyet til stede værende operatør kan styre disse ved påvirkning af styreindretningen. Herved opnås, at operatøren har effektiv kontrol over begge transportørdelene.”

Af brugsmodellens beskrivelse side 12, linje 19-24 fremgår:

”På siden af transportørklappens 39 ramme 41 er der anbragt et håndtag henholdsvis 47 og 48. Disse håndtag 47 og 48 åbner mulighed for, at den operatør kan manøvrere den anden transportør 8. Samtidigt hermed er håndtaget 47 og 48 indrettet som styreindretninger, således at operatøren ved passende drejning heraf kan aktivere eller påvirke den første og den anden transportørdels 7, 8 forskellige ikke viste drivmidler.”

Power Stows udslettelsesbegæring til Patent- og Varemærkestyrelsen

Den 18. august 2006 anmodede Power Stow om, at brugsmodellen blev udslettet. Power Stow anførte, at brugsmodelloven § 34, stk. 1, ikke var opfyldt, idet registreringen ikke overholdt §§ 1-3 eller angik en frembringelse, der var så tydeligt beskrevet eller vist, at en fagmand på grundlag af den kunne udøve den.

Styrelsen afviste begæringen den 21. november 2006. De bilag, som styrelsen i afgørelsen refererer til, er sammen med andre modhold inddraget under retssagen beskrevet nedenfor under ’Modhold’. (D1) henviser til sagens bilag 6, det danske patent DK 170863, (D2) til sagens bilag Hq/28, det amerikanske patent US 3,268,099, (D3) til sagens bilag 14, det amerikanske patent US 6,006,893, (D4) til sagens bilag 15, det amerikanske patent US 2,990,938 og (D5) til sagens bilag 16, den internationale patentansøgning WO 98/54073.

Styrelsen anførte i afgørelsen blandt andet:

”3.2 Tydelig adskillelse fra (D1) og (D2)

i. Efter vores opfattelse er den nærmest liggende kendte teknik, (D5). (D5) illustrerer efter vores opfattelse nærmere end (D1) et apparat til de arbejdsforhold, som bagagepersonale udsættes for.

(D5) beskæftiger sig ligesom frembringelsen med at anvise et last- og losseapparat, der er sådan indrettet, at det mindsker de gener og arbejdsskader der påføres bagagepersonale, der på grund af de trange og besværlige pladsforhold der forefindes i lastrummet af et fly, ofte må sidde krumbøjet eller på knæ, når flyet skal lastes og losses. Se hele side 1.

(D5) viser et last- og losseapparat med en anden transportør, der består af en række teleskopisk sammenkoblede transportørenheder, der kan drejes om et enkelt fixpunkt (11). Transportøren fremfører bagagen til bagagearbejderen, og den forreste transportørenhed har midler til at variere hældningen af transportørbanen. Se fx side 9, linie 14, til side 10, linie 13, og figur 1-5.

Frembringelsens i krav 1 adskiller sig fra (D5) ved, at hver transportørenhed er forbundet drejeligt til hinanden, og at hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverer transportørbane. Disse tekniske træk, fremgår af brugsmodekrav l's kendetegnende del.

Det objektive tekniske problem der skal løses, kan herefter defineres som et forbedret last- og losseapparat, der mindsker den manuelle bagageflytning inde i flyet.

Vi mener ikke at fagmand på grundlag af sin almene viden eller fagmandsviden, ville blive tilskyndet til at ændre (D5) sådan, at de teleskopisk sammenkoblede transportørenheder kunne være ledforbundne og dermed drejelige. Tværtimod fremgår det netop af (D5), at transportøren er sammensat med et bord der er så bredt, at bagagen kan skubbes på tværs af flyets længderetning. Se fx side 3, linie 19-24, og krav 1.

ii. Vi mener heller ikke, at (D5) i kombinationsmodhold med (D1) fratager frembringelsen frembringelseshøjde.

(D1) anviser et last- og losseapparat med en anden transportør, der består af en række sammenkoblede, drejelige transportørenheder. Se side 8, linie 5, til side 9, linie 28, og figur 4-5. (D1) viser ikke, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Selv hvis en fagmand ville lade sig inspirere af den information i (D1), der omtaler at transportørenheden består af en række sammenkoblede, drejelige transportørenheder, er det vores opfattelse, at frembringelsen adskiller sig tydeligt fra kombinationsmodholdet. Det er derfor uden betydning for vores bedømmelse, om de enkelte transportørenheder er selvstændigt drevne, sådan som anmoder påstår konstateret ved besigtigelse af anlægget i (D1), jævnfør begæringens punkt 4.2. Dette forklarer vi det følgende.

Den omstændighed at (D5) anviser, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen, forudsætter at disse midler udgøres af et højdejusterbart bord, som den forreste transportørenhed hviler på. Herefter skal bagagearbejderen fortsat både flytte bagagen sideværts og række den ind over bordet for en endelig placering.

Frembringelsen derimod, hviler på den erkendelse at bagage som fx tunge kufferter, kan føres helt frem til bagagearbejderen, som herefter kan kaste bagagen på plads di-

rekte fra den forreste transportørenhed. Den forreste transportørenhed placeres over bagagearbejderen som vist i brugsmodellens figur 16, og kan dermed i nogen grad erstatte anvendelsen af bagagearbejderens knæ, som løfte- eller kasteindretning for den endelige stakning af bagagen.

iii. (D1) er efter vores vurdering en fjernere liggende teknik. Skriftet angiver ikke, at transportørenhederne (rulle-aksel enhederne) er drevne, og den forreste transportørenhed omfatter ingen midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Derfor ville (D1) hverken alene eller i kombination med (D5) fratage frembringelsen frembringeshøjde, af de samme årsager som vi har nævnt under punkt ii.

3.3 Tydelig adskillelse fra (D5) eller (D1) i kombination med (D2), (D3) eller (D4)

i. Vi er enige med indehaver i, at den relevante fagmand er en person, der beskæftiger sig med lastning og losning af flyvemaskiner. Dermed er fagmanden også en person, der er bekendt med de specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly.

ii. Ingen af skrifterne (D3) eller (D4) ligger derfor indenfor det aktuelle teknikområde. (D3) beskæftiger sig med lastning og losning af togvogne, og (D4) beskæftiger sig med køretøjer. I ingen af disse skrifter er de særlige og trange pladsforhold genstand for overvejelser.

Der ligger derfor ikke indenfor en fagmands helt nærliggende valgmuligheder, at konstruere kombinationsmodhold mod frembringelsen med enten (D1) eller (D5) i kombination med enten (D3) eller (D4).

iii. (D2) omhandler en transportør til transport af bagage ind i et flys lastrum, der består af en række ledforbundne, drejelige transportørenheder. (D2) tilføjer dog ikke sagen noget nyt i forhold til (D1) eller (D5), da (D5) fx heller ikke har en forreste transportørenhed med midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Der er derfor heller ikke for fagmanden nogen tilskyndelse til, at kombinere (D2) med enten (D1) eller (D5) for at nå frem til den frembringelse, der fremgår af brugsmodelens krav 1.

..”

Power Stow indbragte afgørelsen for Ankenævnet for Patenter og Varemærker, der den 7. januar 2008 stadfæstede styrelsens afgørelse. Ankenævnets konklusion lyder:

”Af de af Patent- og Varemærkestyrelsen anførte grunde, og da det overfor Ankenævnet anførte ikke kan føre til noget andet resultat, stadfæster Ankenævnet den påklagede afgørelse. Det skal uddybende anføres, at en fagmand i relation til en brugsmodel må være en person, der har et mere snævert kendskab til teknikområdet end en fagmand bag et patent. I nærværende brugsmodelsag vil det indebære, at fagmandens viden kan være begrænset til apparater, der vedrører losning og lastning af gods i fly under trange arbejdsvilkår. Derved vil det være D5, som er den nærmest liggende teknik, som også anført af Patent- og Varemærkestyrelsen. I D5 er transportøren kombineret med et bord, der er så bredt, at operatøren ved lastning kan skubbe bagagen på tværs af bordet, indtil det kan skubbes i længderetningen ved det endelige bestemmelsessted. Nærværende brugsmodel adskiller sig primært fra D5 ved, at transportørene er indbyrdes drejeligt forbundne således, at operatøren maskinelt kan positionere bagagen på den rette tværposition. Det er derfor Ankenævnets vurdering, at D5 ikke kan fratage nærværende brugsmodel den nødvendige frembringeshøjde. Dette gælder også, når D5 kombineres med de øvrige modhold i sagen.

For så vidt angår det af klageren overfor Ankenævnet anførte om, at nyhedskravet ikke er opfyldt, da forprojektet ikke har været undergivet nogen form for hemmelighedsklausuler, bemærkes, at da projektet kun var kendt indenfor en snæver og veldefineret kreds af projektjere og konsulenter, findes forprojektet fra september 1997 ikke nyhedsskadeligt for brugsmodellen.

...”

Det følger af en udskrift af Patent- og Varemærkestyrelsens hjemmeside, at styrelsen ved prøvelse af en brugsmodelansøgning definerer en fagmand som én, der har kendskab til et

snævrere teknikområde end den fagmand, der anvendes ved vurdering af opfindeshøjde i forbindelse med patentansøgninger.

Modhold

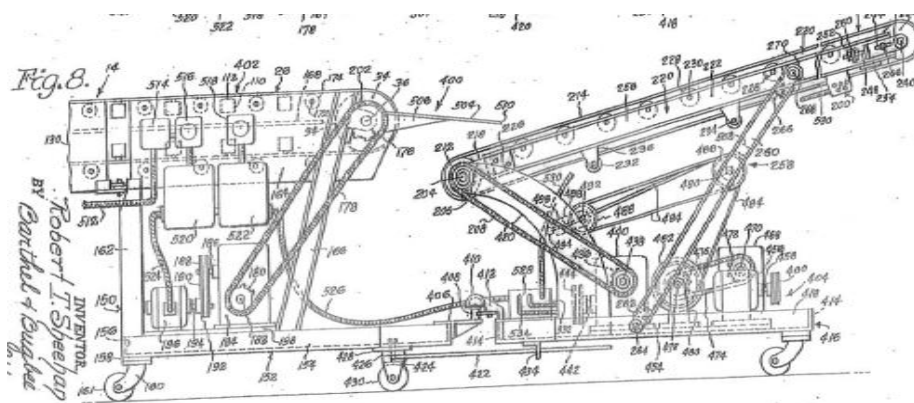
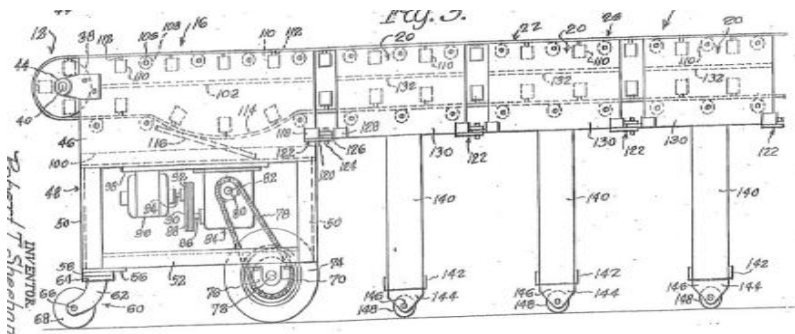
I sagen er der fremlagt et antal frembringelser som modhold.

Patent US 2,859,861, sagens bilag 35

Første modhold er et amerikansk patent fra 1958 på et transportbånd, hvor det fremgår af patentbeskrivelsen, at båndet kan skubbes til at dække en 90 grader vinkel. Det fremgår ikke, at det kan bruges i fly.

Patent US 2,990,938, sagens bilag 15 (D4)

Næste modhold er et amerikansk patent fra 1961, der vedrører et leddelt transportbånd, der kan dreje i en 90 graders vinkel. Fly er ikke nævnt i patentets beskrivelse, og opfindelsen er primært tiltænkt brug i togvogne.



Patent US 3,268,099, sagens bilag Hq/28 (D2)

Næste modhold er en patentansøgning fra 1989 angående et apparat til lastning og losning af passagerbagage i fly, der ligeledes i beskrivelsen har fokus på de akavede arbejdsstillinger, som lastemedarbejderne må indtage.

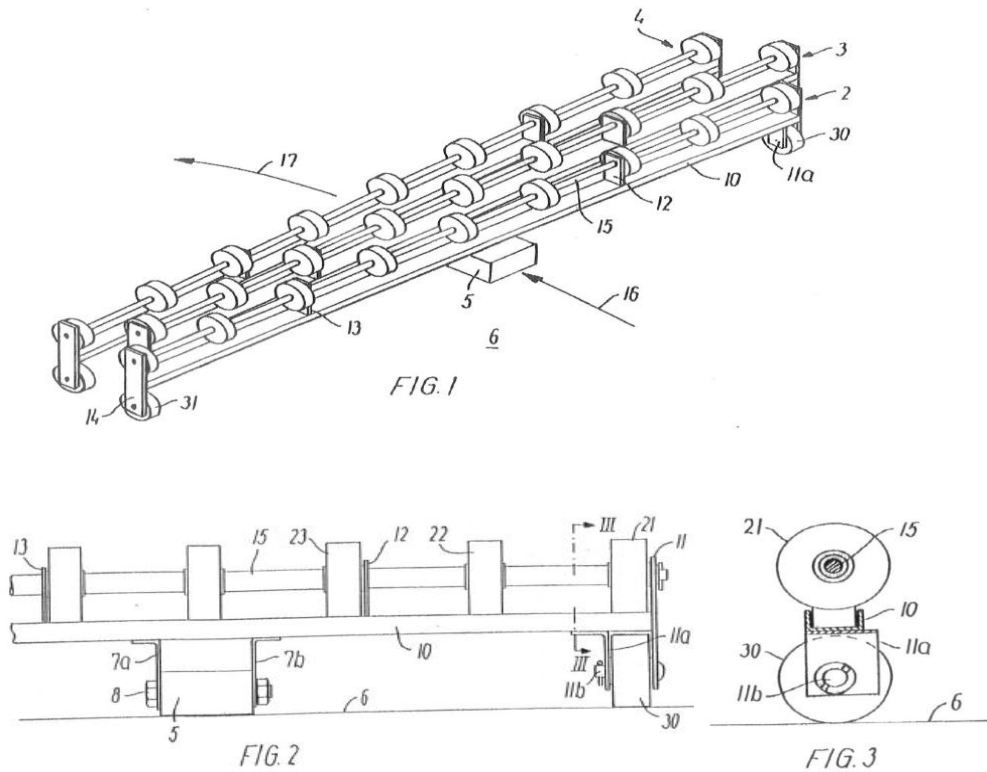
Patent US 5,325,953, sagens bilag 33

Næste modhold er et amerikansk patent fra 1994, en stykgodstransportør til lastbiler, hvor godset kører på et bånd op til en mand, der står på en platform, der kan køres op og ned.

Patent DK 170863, sagens bilag 6 (D1)

Næste modhold er et dansk patent fra 1996, hvor patentkrav 1 er beskrevet som følger:

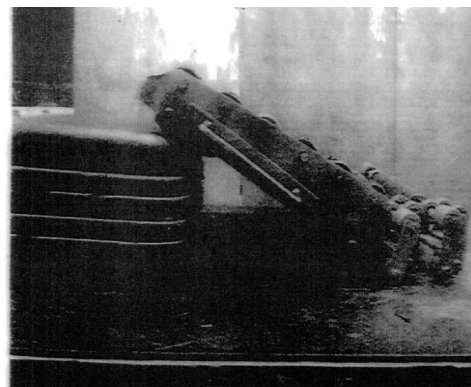
- (18) Transportør til transport af stykgods, såsom
pakker, kasser, kufferter, og af den art, der består af
20 et antal indbyrdes ved transportørens centerlinie
ledforbundne enheder (2, 3, 4, ...), der hver især
strækker sig i transportørens bredderetning, og hver på
oversiden har et antal stykgods-bæreruller (21, 22, 23),
der bæres af tilhørende, på tværs af transportørens
25 centerlinie gående aksler, og som danner bæreflade
for det stykgods, der skal transporteres, og på undersiden
har et antal bæreruller (30, 31), der er indrettede til
at bære transporteren på et underlag (6), k e n d e
t e g n e t ved,
30 - at hver enhed (2, 3, 4...) i hovedsagen består
af et torsionsstift, i det væsentligste U-formet profil
(10) og af en med profilet parallel aksel (15) for
stykgods-bærerullerne (21, 22, 23),
- at transportørbærerullerne (30, 31) er lejret om
aksler (11b), der under hvert bæreprofil (10) er
beliggende i umiddelbar nærhed af bæreprofilet, og som
strækker sig parallelt med bæreprofilet, og
5 - at transportørens rulle/aksel-enheder (2, 3,
4,...) i hovedsagen ved transportørens centerlinie er
kædet sammen ved hjælp af et i transportørens centerli-
nieretning længdestift, bøjeligt drivorgan, der er
fastgjort til undersiden af hver enheds bæreprofil (10)
10 og holder disse enheder sammenkædet i indbyrdes ens
afstand og som sammen med profilbærerullerne (30, 31)
ligger an mod underlaget (6) og understøtter trans-
portørens rulle/aksel-enheder (2, 3, 4, ...).



Der er fremlagt en videooptagelse, der viser, at det såkaldte flexbånd har et kurvegående element. Sagens bilag 42 nedenfor viser en del af flexbåndet:



Der er endvidere som sagens bilag 19A fremlagt følgende:

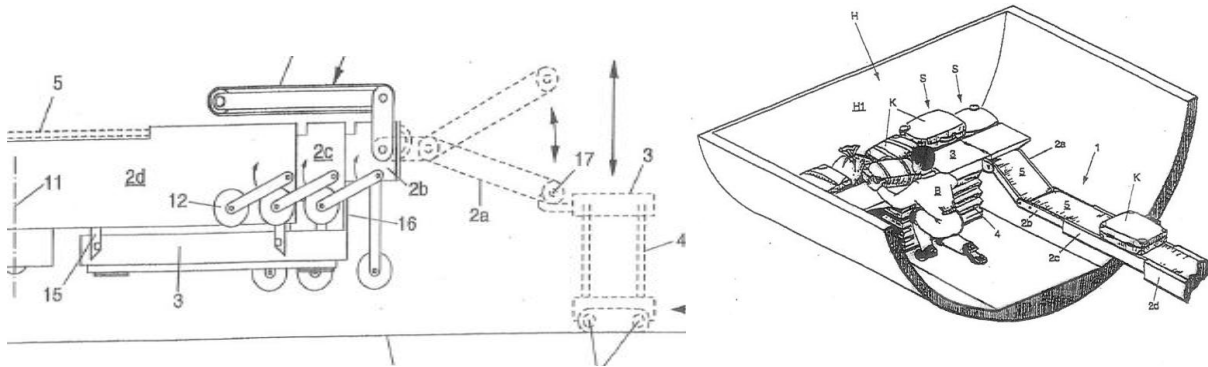


Power Stow har endvidere henvist til noget materiale om en transportør fra omkring 1997, sagens bilag 26 og 26a, et teleskopbånd med en såkaldt dropsnude – Droop Snoot. I forlængelse af båndet er en højdeindstillelig platform, som det fremgår af bilag 26a:



Patentansøgning WO 98/54073, sagens bilag 16 (D5)

Næste modhold er en international patentansøgning fra 1998, der er et apparat med teleskop bånd til manuel lastning og losning i for eksempel fly.



Det fremgår af kravbeskrivelsen i patentansøgningen angående krav 1 og 2:

“

1. A auxiliary apparatus for manually loading and/or unloading loose cargo items, said apparatus (1) comprising a feed and/or discharge track (2) over which the cargo items can be fed and/or discharged in a conveying direction, and a table (3) which is connectable to one end (2a) of the feed and/or discharge track (2) such that the cargo items to be loaded and/or unloaded can be slid from the feed and/or discharge track (2) onto the table (2) or vice versa, the auxiliary apparatus comprising lift means (4) by means of which the height of the table (3) and the end of the feed and/or discharge track (2) is adjustable, the dimension of the table (3) viewed in the conveying direction being such that a loader (B) can reach across the table (3), the dimension of the table viewed in a direction transverse to the conveying direction being considerably greater than the width of the feed and/or discharge track (2), so that the cargo items (K) are displaceable

in transverse direction over the table (3) and slidable directly from the table (3) onto a desired stack (S) from a row of stacks (S) to be formed.

2. An auxiliary apparatus according to claim 1, characterized in that the dimension of the table (3) viewed in a direction transverse to the conveying direction substantially corresponds to the width of the row of stacks (S) to be formed."

I beskrivelsen på patentansøgningens side 5 fremgår det af linje 14-22:

"Preferably, the feed and/or discharge track with the endless conveyor extends from the ground surface on which the airplane sits to the door of the cargo hold to be loaded, and from the loading door into the cargo space. The second loader can then outside the plane on the ground occupy himself with placing cargo items onto the endless conveyor or removing them therefrom. For this, the conventional manner of loading and unloading cargo items required a third loader under particular circumstances (depending on the type of airplane)."

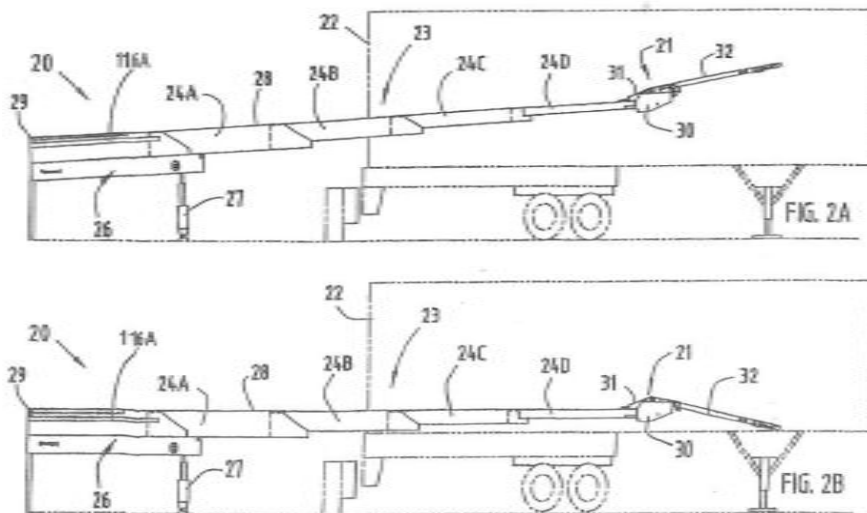
Patentansøgning WO 99/18017, sagens bilag Ho/30

Et yderligere modhold er en international patentansøgning fra 1999 om en bæltestykgods-transportør med 'drop nose'.

Patent US 6,006,893, sagens bilag 14 (D3)

Sagens sidste modhold er et amerikansk patent, også fra 1999, med et teleskopbånd, der ender i et vipbart led. Det fremgår af patentets beskrivelse, 1. spalte, linje 13-21:

"Given the often heavy weight of the packages loaded or unloaded, the cramped working area, and the repetitive lifting of these packages, the task may lead to injuries. With the high costs of labor and worker's compensation insurance, it is highly desirable to provide a machine which reduces both the potential of injuries to workers and the physical labor required to be exerted by the workers."



Aktindsigt i Forprojektet

I 2007, nogenlunde sammenfaldende med behandlingen af Power Stows begæring om ud-slettelse til Patent- og Varemærkestyrelsen, søgte Power Stow aktindsigt i Forprojektet hos Arbejdstilsynet. Power Stow fik den 3. oktober 2007 afslag på aktindsigt i projektets side 13-20. Tilsynet anførte, at fuld udlevering af projektet ville medføre en risiko for, at der blev udleveret oplysninger, der var omfattet af undtagelsen i offentlighedslovens § 12, st. 1, nr. 2. Power Stow indbragte afgørelsen for Beskæftigelsesministeriet, der den 30. juni 2008 stadfæstede afslaget.

I forbindelse med begæringen om aktindsigt har Niels Erik Danielsen, SID, den 21. juni 2007 afgivet en erklæring til Arbejdstilsynet:

”Undertegnede, Niels Erik Danielsen, repræsenterede SID Kastrup i arbejdsgruppen, som stod bag ovennævnte forprojekt.

Jeg kan bekræfte, at SID Kastrup var med til at finansiere ovennævnte materiale og sammen med Novia Danmark A/S (tidligere CAS) og SAS betalte vi for at få materialet udarbejdet.

Da materialet blev forevist og gennemgået, var der ikke noget hemmeligt ved projektet. Og der blev ikke underskrevet nogen hemmeligholdelsesklausuler i forbindelse med Forprojektet.

Dette var heller ikke tilfældet, da jeg fremsendte det til Arbejdstilsynet i september 1997.”

Power Stow anmodede videre Arbejdstilsynet med brev af 17. september 2008 om aktindsigt i den korrespondance, der havde været mellem SAS og Arbejdstilsynet om arbejdsforholdene i lufthavnen. Power Stow modtog en liste fra Arbejdstilsynet over de dokumenter, der var på sagen. Af denne liste fremgår det, at Forprojektet side 13-20, der havde dokumentdato 'sep-97' var undtaget fra aktindsigt. Power Stow anmodede herefter Arbejdstilsynet om at oplyse, om der ville være givet fuld aktindsigt, hvis der var kommet en aktindsigtsanmodning straks efter modtagelse af Forprojektet i 1997. Arbejdstilsynet svarede den 4. marts 2009 blandt andet:

"Da forprojektet med deltagelse af fagforening og handlingsselskaber netop var afsluttet, formoder Arbejdstilsynet, at der på daværende tidspunkt ville være givet aktindsigt i hele forprojektet, således at bestemmelsen i offentlighedsloven § 12, stk. 1, nr. 2, ikke ville have fundet anvendelse."

Fogedsag for Retten i Roskilde i samme sagskompleks

Fogedretten i Roskilde har i 2008 behandlet en sag mellem John Bean Technologies Corporation (JBT) og Power Stow. JBT har efter det anførte licens på stridsbrugsmodellen og er indehaver af rettighederne til produktet *Ramp Snake*, der bygger på brugsmodellen. I en kendelse fra 15. september 2008 nedlagde fogedretten forbud mod, at Power Stow kunne fremstille, udbyde, bringe i omsætning, eksportere eller anvende et af dem udviklet transportbånd – *Power Stow Rollertrack Conveyor*. Fogedretten anførte i sin begrundelse:

"På baggrund af bevisførelsen lægger retten til grund som ubestridt, at brugsmodel nr. DK 2005 00245 U4 er gyldig.

Særlig ad brugsmodellens krav 1, træk h.

Det lægges til grund, at kernen i brugsmodellen er træk h), hvorefter det nye er, at den forreste transportørenhed har indbyggede midler til at variere hældningen af transportørbanen, og at træk h) bygger videre på en allerede kendt teknik, jf. træk d) og WO 98/54 073. Det lægges videre til grund, at træk h) er nært forbundet med krav 2, hvorefter den forreste transportørenhed omfatter et bæreelement, der har hjul og som er drejeligt forbundet med bagenden af almen af en klap, der omfatter den forreste transportørenheds transportørbane.

[...]

Særlig ad brugsmodellens krav 1, træk g).

[...]

Det lægges videre til grund, at begrebet "respektiv aktivérbar transportørbane" ikke er nærmere defineret i beskrivelsen af brugsmodellen. Eftersom hverken patentmyndighederne har fundet, at rekvirentens brugsmodel er til hinder for rekvisiti patentansøgning med de konvekse ruller, der er indbyrdes drejelige og kan aktiveres ved hjælp drivmidler som f.eks. elektriske motorer, der driver to eller tre bokse, eller rekvirenten på anden måde har sandsynliggjort, at rekvirentens ret krænkes, findes der ikke grundlag for at forbyde rekvisiti brug af ruller, der aktiveres i sæt á 15 stk.

..."

JBT kærede fogedrettens afgørelse til Østre Landsret. Landsretten stadfæstede den 7. maj 2009 kendelsen og anførte i præmisserne alene en begrundelse, der vedrørte træk h) i brugsmodellen.

Syns- og skønserklæringer

Der er indhentet syn og skøn i sagen. Skønsmand civilingeniør, europæisk patentagent Claus Elmeros har besvaret parternes spørgsmål i to erklæringer af henholdsvis 21. september 2009 og 12. marts 2010.

Af skønserklæring af 21. september 2009 fremgår:

"Sagsøgers skønsspørgsmål:

1. Titlen på stridsbrugsmodellen (bilag 1) er "Apparat til lastning og losning af fly".

Skønsmanden bedes redegøre for, om titlen og den indledende del af beskrivelsen (side 1 – side 2, l.11)

- a) afgrænser særligt relevante teknikområder, der skal inddrages/tages i betragtning ved vurderingen af, om frembringelsen opfylder kravene om nyhed og frembringelseshøjde,

Svar 1a:

Det tekniske område, som stridsbrugsmodellen angår, er specificeret til et apparat der er egnet til lastning og losning af passagerfly, hvor pladsforholdene i flyets lastrum er trænge. Der nævnes særligt lastning og losning af stykgods på såkaldte "narrow body aircraft", hvilket dog ikke anses for teknikafgrænsende.

- b) ekskluderer særlige teknikområder, der således ikke skal inddrages/tages i betragtning ved vurderingen af om frembringelsen opfylder kravene om nyhed og frembringelseshøjde.

Svar 1b:

Nej. Det er i bilag 1 dog vurderet, at udstyret beskrevet i bilag 14 og 15 vurderes til at være egnede til at blive indført i et lastrum i et fly.

2. Den indledende del af det uafhængige krav 1 i stridsbrugsmodellen lyder: "*Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med lastrum, hvilket apparat omfatter...*".

Skønsmanden bedes redegøre for stridsbrugsmodellens anvendelsesområde set i lyset af den indledende del, herunder særligt, om indledningen på hovedkravet giver anledning til at afgrænse specielt relevante teknikområder, der skal inddrages/tages i betragtning ved vurderingen af om frembringelsens hovedkrav opfylder kravene om nyhed og frembringelseshøjde.

Svar 2:

Det tekniske område der er angivet i krav 1 er afgrænset til apparater, der er egnede til lastning og losning af fly. Angivelsen "ved jorden" synes blot at specificere, at der ikke er tale om lastning eller losning, mens flyet er i luften.

3. I den indledende del af beskrivelsen i stridsbrugsmodellen anføres fire skrifter fra den kendte teknik, som frembringeren anser for relevante i forbindelse med frembringelsen.

Er det skønsmandens vurdering, at disse skrifter fuldt ud er repræsentative for den kendte

teknik, der vedrører tilsvarende anvendelsesområder, som identificeret og diskuteret i forbindelse med besvarelse af spørgsmål 1 og 2?

Svar 3:

Der er nævnt fem skrifter, som også genfindes i bilagsmaterialet, nemlig bilag 16, bilag 6, bilag 28 samt bilag 14 og 15. De tre førstnævnte beskriver apparatur til lastning og losning af fly, hvilket er samme tekniske område som stridsbrugsmodellen angår, hvorimod de to sidstnævnte angår udstyr til lastning og losning af lastbiler.

4. Skønsmanden bedes vurdere, hvorvidt der i DK 170863 (bilag 6) (citeret øverst på side 2 i stridsbrugsmodelbeskrivelsen) er angivet:

a) et apparat ved jorden til lastning og losning af fly med et lastrum (se eksempelvis fig. 5 og tilhørende beskrivelse).

Svar 4a:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

b) en vippebar, højdeindstillelig første transportør (se fig. 5, ref. 53), som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet og en anden transportør.

Svar 4b:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

c) hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende, og i det væsentligste er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet (fig. 5, ref. 40)?

Svar 4c:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

d) hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder (fig. 1, ref. 2,3,4...), hvoraf en forreste transportørenhed er anbragt ved en første ende, og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde?

Svar 4d:

Det kan bekræftes, at den anden transportør omfatter en række transportørenheder, hvoraf en forreste transportørenhed er anbragt ved en første ende. I bilag 6 er der imidlertid ikke angivet, at den forreste transportørenhed er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde.

e) hvor hver transportørenhed har et sæt hjul (se fig. 1, ref. 30 og 31)?

Svar 4e:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

f) at hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer, som tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse (se fig. 4 i kombination med fig. 5, og beskrivelsen side 6, l. 5-35)?

Svar 4f:

Spørgsmålet besvares bekræftende, idet den beskrevne "kurvegående" kæde kan anses for at udgøre koblingselementer, da der hører en transportørenhed til hvert led i kæden, jf. bilag 6, side 6, linie 3-4. Kæden er beskrevet i bilag 6, side 6, linie 5-11, som en kæde med to frihedsgrader, så den kan bøjes i både kurvens retning og op/ned i forhold til vandret.

g) at hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane (se side 9, l. 32 – side 10, l. 16)?

Svar 4g:

Det er efter skønsmandens opfattelse ikke helt klart, hvad begrebet "respektiv aktiverbar transportørbane" i bilag 1, side 18, linie 27-28 præcist dækker. I beskrivelsen kan findes en

forklaring på begrebet på side 6, linie 5-10 og side 12, linie 19-24, hvor operatøren gennem selektiv aktivering af apparatets drivmidler på en styreindretning kan styre transportøren. Spørgsmålet besvares derfor benægtende.

5. Skønsmanden bedes vurdere, hvorvidt der i WO 98/54073 (bilag 16) (citeret i stridsbrugsmodellen på side 1, l. 24) er angivet:

a) et apparat ved jorden til lastning og losning af fly med et lastrum (se for eksempel fig. 4 samt tilhørende beskrivelse).

Svar 5a:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

b) en vippebar, højdeindstillelig første transportør (se fig. 4, ref. 2,5) som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet og en anden transportør. (Skønsmandens opmærksomhed henledes til beskrivelsen side 5, l. 14-22)

Svar 5b:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet det dog bemærkes, at både den første deltransport af stykgodset, dvs. indføringstransporten af stykgods fra et underliggende område udenfor lastrummet og ind i lastrummet, og den anden deltransport der finder sted inde i lastrummet i bilag 16 foregår på samme transportbånd, hvor transportbåndet skifter retning inde i lastrummet. Denne transportør varetager således de samme to funktioner som den første og den anden transportør, der er beskrevet i stridsbrugsmodellen.

c) at den anden transportør har en første ende og en anden ende, og i det væsentligste er delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet? (Skønsmandens opmærksomhed henledes til beskrivelsen side 5, l. 14-22 samt side 7, l. 25-34)

Svar 5c:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet der dog henvises til svaret på spørgsmål 5b ovenfor.

d) at den anden transportør omfatter en række transportørenheder, hvoraf en første transportørenhed er anbragt ved en første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde?

Svar 5d:

Spørgsmålet besvares bekræftende.

e) at hver transportørenhed har et sæt hjul?

Svar 5e:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet jf. bilag 16, figurerne 3, 4 og 6 og 7 samt tilhørende beskrivelse, hvor det angives, at transportørerne er understøttet af hjul.

f) at hver transportørenhed er forbundet til hinanden ved hjælp af koblingselementer, som tillader sidelæns gensidig drejebewægelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbewægelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse?

Svar 5f:

Spørgsmålet må besvares benægtende.

g) at hver transportørenhed definerer en respektiv aktiverbar transportørbane?

Svar 5g:

Spørgsmålet besvares benægtende, idet der samtidig henvises til svaret på spørgsmål 4g.

6. I forlængelse af besvarelsen af spørgsmål 5b og 5c bedes skønsmanden redegøre for, hvad der i forbindelse med WO 98/54073 (bilag 16) skal forstås ved første transportør henholdsvis

anden transportør, og deres gensidige forhold, her særligt, om der er tale om et sammenhængende transportbånd/transportørbane.

Svar 6:

Med henvisning til svaret på spørgsmål 5b kan bilag 16 forstås således, at selvom den første deltransport af stykgodset, dvs. indføringstransporten af stykgods fra et underliggende område udenfor lastrummet og ind i lastrummet, og den anden deltransport, der finder sted inde i lastrummet, foregår på samme transportbånd, hvor transportbåndet skifter retning inde i lastrummet. Dette "fælles" transportbånd varetager således de samme to funktioner, som den første og den anden transportør, der er beskrevet i stridsbrugsmodellen.

a) I tilfælde af at skønsmanden finder, at den første transportør udgøres af transportbåndet (ref. 5, se fig. 2, 4, 6, 7), bedes skønsmanden redegøre for, hvorledes den anden transportør herefter identificeres, og om denne i så fald skal opfattes som transportøren angivet med ref. 2a (se for eksempel fig. 1 – 7).

Svar 6a:

Den anden transportør synes at kunne defineres ved deltransporten, der finder sted i lastrummet, jf. svaret ovenfor på spørgsmål 6.

7. I spørgsmål 5c har skønsmanden redegjort for, om den anden transportør har en første ende og en anden ende, og om den anden transportør i det væsentligste delvist er udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet. Under henvisning til skønsmandens besvarelse af spørgsmål 5c samt spørgsmål 6 og 6a bedes skønsmanden redegøre for disse egenskaber under henvisning til WO 98/54073 (bilag 16).

Svar 7:

I forbindelse med transportbåndet i bilag 16 er der arrangeret opstrammerruller, således at båndet holdes stramt, når transportøren udskydes/tilbagetrækkes.

8. Skønsmanden bedes i forlængelse af svarene i spørgsmål 5, herunder særligt svarene på spørgsmål 5d, 5e, 5f og 5g redegøre for, hvorledes begrebet "transportørenheder" skal forstås,

samt angive (eksempelvis under henvisning til figurerne i WO 98/54073 (bilag 16)), hvorledes disse transportørenheder er indikeret og/eller beskrevet. I den forbindelse bedes skønsmanden endvidere angive, hvor mange "transportørenheder", der er illustreret i figurerne til WO 98/54073.

Svar 8:

Transportbåndet i bilag 16 er arrangeret teleskopisk med et antal "track parts" (se figurerne 1, 2 og 3, ref. 2a, 2b, 2c, 2d), som kan sidestilles med "transportørenheder". Ved transportørenheder forstås enheder, der tilsammen udgør transportøren. Der er således vist fire "transportørenheder".

9. Spørgsmål 5f vedrører bl.a. begrebet "koblingselementer". Skønsmanden bedes identificere samt beskrive virkemåden for "koblingselementerne" mellem hver af de i spørgsmål 5f og i spørgsmål 8 identificerede transportørenheder, herunder særligt, om koblingselementerne tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbævegelse af transportør-enhederne omkring en i det væsentlige vandret akse.

Svar 9:

I bilag 16 er det skønsmanden opfattelse, at der ikke koblingselementer mellem transportørenhederne, der tillader sideværts- samt op/ned-drejebævegelse.

10. I den indledende del af beskrivelsen til frembringelsen ifølge stridsbrugsmodellen beskrives specielt problemer med hensyn til lastning/losning i mindre lastrum (se side 1, l. 9 – 15). Herefter henviser stridsbrugsmodellskriftet til forskellige skrifter tilhørende den kendte teknik (DK 170863 (bilag 6), US 3.268.099 (bilag 28), US 6.006.893 (bilag 14) og US 2.990.938 (bilag 15)). Disse skrifter beskriver forskellige hjælpemidler til lastning/losning af gods, bagage m.m. i forbindelse med fly (uspecificeret), lastbiler, skibe, containere, togvogne samt andre lastrum med begrænset volumen og endog lastrum med ubegrænset volumen.

Opfindelsen ifølge WO 98/54073 (bilag 16), specielt med hensyn til lastning/losning i mindre lastrum, beskrives i den indledende del af beskrivelsen (se side 1, l. 3-34). Herudover anføres der på side 10, l. 14 - 11, l. 16 en del andre områder, hvor apparatet ifølge ansøgeren ligeledes er egnet.

Skønsmanden bedes på den baggrund redegøre for hvilke teknikområder, der i brugsmodellovens forstand ud fra stridsbrugsmodellen er relevante ved vurderingen af, om frembringelsen opfylder kravene til nyhed og frembringelseshøjde.

Svar 10:

Dette må anses for et fortolkningsspørgsmål af brugsmodelloven. Af bilag Hn fremgår det, at Patent- og Varemærkestyrelsen ved anvendelse af "problem/solution approach" i forbindelse med brugsmodeller oftest vil definere et snævrere teknikområde. Skønsmandens betragtninger i denne henseende, er, at da fagmanden i bilag 16 bliver informeret om, at opfindelsen, der er beskrevet deri, også kan finde anvendelse indenfor lastning og losning af andre lastrum end lastrum i fly, og der nævnes specifikt lastbiler, er fagmandens viden herved ikke begrænset til lastning og losning af fly.

11. Skønsmanden bedes redegøre for, om, og i givet fald på hvilket grundlag, andre skrifter end DK 170863 (bilag 6) og WO98/54073 (bilag 16), af de i spørgsmål 10 nævnte skrifter, bør betragtes som mere relevante repræsentanter for teknikkens stade, ved vurderingen af stridsbrugsmodellens frembringelseshøjde.

Svar 11:

Ifølge skønsmandens vurdering, er der ikke andre skrifter end bilag 6 og bilag 16, der er mere relevante repræsentanter for teknikkens stade.

12. Skønsmanden bedes vurdere, hvilket af de i spørgsmål 10 nævnte skrifter, der efter dansk brugsmodelpraksis vil være det mest egnede springbræt for fagmanden, dvs. repræsenterer den mest relevante kendte teknik.

Svar 12:

I den relevante kendte teknik er problemstillingen omkring lastning og losning af lastrum med trange forhold indenfor lastrum i fly velkendt. Denne problemstilling er da også beskrevet i begge de nævnte skrifter. DK170863 (bilag 6) beskriver en transportør med transportørenheder, der er drejeligt sam-

menkoblede, og det er derfor skønsmandens opfattelse, at dette skrift (bilag 6) anses som det mest egnede springbræt for fagmanden.

13. En transportør svarende til indretningen ifølge DK 170863 (bilag 6) blev benyttet i Københavns Lufthavn fra omkring 1993/1994 og fremefter, til læsning og losning af fly. Transportøren er refereret til i flere dokumenter, herunder mødereferater fra forskellige samarbejdsudvalg, korrespondance med Arbejdstilsynet m.v. som "Flexbåndet".

SAS deltog i en række af disse samarbejdsudvalg og i drøftelser med Arbejdstilsynet.

Et af disse udvalg resulterede i en samarbejdsgruppe bestående af SAS, CAS (nu NOVIA, bagagehåndteringsfirma i lufthavnen) samt SID (nu 3F – fagforeningen i hvilken blandt andet bagagearbejderne er organiserede).

Denne gruppe bestilte i 1998 Lars Thøgersen, frembringeren påført stridsbrugsmodellen, til at deltage i et udviklingsforløb frem mod en forbedret transportør. En del af Lars Thøgersens forarbejde var bl.a. en analyse med tilhørende rapport (senere refereret til som "Forprojektet" (bilag 7)).

Er det skønsmandens vurdering, at frembringerens detaljerede analyse af bl.a. flexbåndet har indflydelse på svaret af spørgsmål 11 og 12, set i lyset af, at dette apparat var til stede på frembringerens arbejdsplads og var genstand for en analyse, hvorimod apparatet ifølge WO 98/073 (bilag 16) ikke var tilstede i lufthavnen, og ikke var inddraget i frembringerens analyse?

Svar 13:

Ved identifikation af det mest egnede springbræt for fagmanden, dvs. hvilket skrift der repræsenterer den mest relevante kendte teknik ifølge den såkaldte problem/solution approach, er det skønsmandens opfattelse, at fagmanden er en fiktiv person og således ikke nødvendigvis frembringeren i stridsbrugsmodellen. Fagmanden har sin viden fra alt, hvad der forud for indleveringsdatoen var offentligt tilgængeligt. Det er skønsmandens vurdering, at frembringerens analyse ikke har indflydelse på svarene på spørgsmålene 11 og 12.

14. Måtte skønsmanden finde, at DK 170863 (bilag 6) ikke skal anses for at repræsentere den mest nærliggende teknik i forhold til stridsbrugsmodellen, bedes skønsmanden redegøre herfor i detaljer.

Svar 14:

Besvarelse af dette spørgsmål er ikke relevant, jf. svaret på spørgsmål 12.

15. I det tilfælde, at skønsmanden finder, at DK 170863 (bilag 6) repræsenterer den mest nærliggende/relevante kendte teknik eller repræsenterer relevant kendt teknik i forhold til stridsbrugsmodellen, bedes skønsmanden vurdere, om det er korrekt, at det eneste tekniske træk, der adskiller apparatet (som defineret i det selvstændige hovedkrav 1 i stridsbrugsmodellen) fra apparatet ifølge DK 170863 er:

"hvor den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørenen".

Svar 15:

I forlængelse af svarene på spørgsmål 4, er der foruden det i dette spørgsmål angivne tekniske træk, også det træk, at den forreste transportørenhed "er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde", jf. svaret på spørgsmål 4d, samt at "hver transportørenhed definerer en respektiv aktivérbar transportørbane", jf. svaret på spørgsmål 4g med tilhørende fortolkning af dette tekniske træk.

16. I det tilfælde, at skønsmanden finder, at der er andre tekniske egenskaber anført i hovedkravet (krav 1) i stridsbrugsmodellen, der adskiller frembringelsen ifølge hovedkravet fra DK 170863 (bilag 6), bedes disse fremdraget, samt redegjort for hvorledes disse egenskaber adskiller sig fra den kendte teknik, og dermed bidrager til at adskille frembringelsen ifølge stridsbrugsmodellen fra den kendte teknik.

Svar 16:

Det tekniske træk, at den forreste transportørenhed "er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde" relaterer sig i realiteten til samme tekniske træk som angivet i spørgsmål 15, nemlig "hvor den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen".

Det tekniske træk, at "hver transportørenhed definerer en respektiv aktivérbar transportørbane", anses jf. svaret på spørgsmål 4g med tilhørende fortolkning af dette tekniske træk ikke for at være direkte og utvetydigt indeholdt i bilag 6, side 9, linie 34 til side 10, linie 16. Der er i bilag 6 ikke angivet hvordan og hvorfra styringen af ud- og indruling samt kurvestyring af drivkæden og dermed transportøren kan foretages. Der nævnes dog at hver anden eller tredje rulle/aksel-enhed kan være forsynet med drevne ruller (se bilag 6, side 9, linie 35- side 10, linie 1). Dette er tydeligt forskelligt fra specifikationen i den omtalte tekniske træk, hvor der angives at definitionen angår hver transportørenhed.

17. I forbindelse med vurderingen af frembringeshøjde kan man benytte den såkaldte problem and solution approach. For en beskrivelse heraf henvises til "Guidelines for examination at the European Patent Office", del C, side IV-22 til IV-29. Med udgangspunkt i denne metode bedes skønsmanden besvare følgende spørgsmål:

- a) Skønsmanden bedes vurdere, om opfindelsen ifølge DK 170863 (bilag 6) opfylder det formål, der er angivet i stridsbrugsmodelbeskrivelsen side 2, l. 15-28.

Svar 17a:

Dette formål er også præsenteret som opfyldt ved et apparat ifølge bilag 6, så spørgsmålet må besvares bekræftende.

- b) I bekræftende tilfælde bedes skønsmanden vurdere, om det ved anvendelsen af en "problem and solution approach" er relevant at definere et såkaldt "objective problem", hvorved forstås et andet problem end det, der eksplicit er anført i stridsbrugsmodellen, men som har de egenskaber, der adskiller frembringelsen (som defineret i hovedkravet) fra den relevante kendte teknik som kendt fra DK170863 (bilag 6)?

Svar 17b:

Det er ifølge skønsmanden relevant at definere et andet og mere specifikt objektive problem end det som er vurderet i svaret af spørgsmål 17a, så nærværende spørgsmål må besvares bekræftende.

c) I fald spørgsmål 17a og 17b besvares bekræftende bedes skønsmanden oplyse om, det objektive problem efter "problem and solution approach"-metoden (med DK 170863 (bilag 6) som repræsenterende teknikens generelle stade for en analyse) med rimelighed kan defineres som :

"et behov for at der tilvejebringes midler til at afhjælpe vanskelige og belastende manuelle løft ved håndteringen af bagagen fra transportbåndet og op i eller ned fra bagagestabilen."

(Skønsmandens opmærksomhed henledes på stridsbrugsmodel-beskrivelsen side 1, l. 13 – 16.)

Svar 17c:

Det kan bekræftes at det objektive problem kan defineres som nævnt.

18. Skønsmanden bedes vurdere, om DK 170863 (bilag 6) i forbindelse med et problem som formuleret i spørgsmål 17c udgør et urigtigt, urimeligt eller på anden vis forkert udgangspunkt for en vurdering af frembringelseshøjde-spørgsmålet.

Skønsmanden bedes begrunde svaret, herunder specielt såfremt skønsmanden vurderer at et andet skrift eller et væsentlig andet problem vil være det korrekte udgangspunkt, og forklare hvorfor dette er tilfældet.

Svar 18:

Da det formulerede spørgsmål indeholder elementer af løsningen vil det ifølge skønsmandens opfattelse give et forkert udgangspunkt for en vurdering af frembringelseshøjde. En mere neutral problemformulering kunne være at tilvejebringe et apparat til lastning og losning af fly for at af-

hjælpe vanskelige og belastende manuelle løft ved håndteringen af bagagen fra transportbåndet og op i eller ned fra bagagestaben i et lastrum.

Sagsøger har herefter indsat følgende instruktion til skønsmanden:

De følgende spørgsmål 19 - 20 bedes besvaret, såfremt skønsmanden vurderer, at DK 170863 (bilag 6) samt det i spørgsmål 17c formulerede objektive problem er rimeligt for vurderingen af spørgsmålet om stridsbrugsmodellens frembringelseshøjde.

19. Efter at det objektive problem er fastlagt, er det næste trin i "problem and solution approach"-metoden, at fastlægge, hvor i den kendte teknik den relevante fagmand vil kunne finde inspiration til at løse det objektive problem (som formuleret i spørgsmål 17c).

Skønsmanden gøres i denne forbindelse opmærksom på, at arbejdsmiljøproblemerne for lastearbejderne, i forbindelse med læsning og losning af fly, var et område som Arbejdstilsynet i Danmark (og andre myndigheder på verdensplan) havde særlig fokus på i 1990'erne. Det vidner forskellige pålæg fra Arbejdstilsynet om, ligesom der i litteraturen er talrige rapporter og artikler, der beskriver problemstillingerne. Der henvises eksempelvis til artikel nr. 6 i vol. 2 af Safety Science Monitor 1998 (**bilag 38**). Problemet defineret i 17c er således ifølge sagsøger ikke irrelevant.

I bilag 19A er illustreret en fremgangsmåde, der ifølge sagsøger blev benyttet af bagagearbejderne i Københavns lufthavn i forbindelse med benyttelsen af Flexbåndet. En kuffert blev lagt under det forreste led på transportøren for derved at bringe bagagen transporteret på båndet op i en mere passende højde. Denne fremgangsmåde er efterfølgende bevidnet, jf. erklæringerne i bilag 27. De underskrivende bagagearbejdere vil afgive vidneforklaring under hoved-forhandlingen af sagen.

Fra US 6.006.893 (bilag 14) er en problemstilling svarende til problemstillingen nævnt i spørgsmål 17c kendt (se spalte 1, l. 13-21 og l. 56-60).

- a) Skønsmanden bedes oplyse, om det er korrekt, at den forreste transportenhed ("boom" 32) beskrives til at kunne variere losning/læsnings niveauet, for derved

at bringe pakker og gods i et mere optimalt niveau relativt til hvor det skal placeres i stakken.

Svar 19a:

Det kan bekræftes, at den forreste transportenhed ("boom" 32) kan vippe op eller ned for at variere niveauet for losning/læsning.

- b) Under henvisning til WO 99/18017 (bilag 30) og US 2.990.938 (bilag 15) bedes skønsmanden endvidere oplyse, om det er korrekt, at den forreste del af transportøren udgøres af en enhed, der kan dreje om en horisontal akse, således at gods transporteret på den forreste transportørenhed kan opsamles/aflægges på forskellige niveauer.

Svar 19b:

Det kan bekræftes, at der i bilag 30 er beskrevet, at den forreste transportør del kan vippe til en nedad hældende position, hvilket implicit vil betyde, at der sker en drejning omkring en horisontal akse.

Det kan ligeledes bekræftes, at der i bilag 15 er beskrevet en forreste del af transportøren udgøres af en enhed, der kan dreje om en horisontal akse.

- c) En praktisk udformning af apparatet søgt beskyttet i WO 99/18017 (bilag 30) (se spørgsmål 19b) blev tilbudt og leveret til SAS Cargo i Københavns Lufthavn 1997-1998 (se bilag 26).

Skønsmanden bedes oplyse, om den forreste del af transportøren (højre side af bilag 26) illustrerer et forreste element, der kan betjenes op og ned ("Droop Snoot op/ned").

Svar 19c:

Det kan bekræftes, at den forreste del af den i bilag 26 afbildede transportør er et element, der kan betjenes op og ned.

- d) Skønsmanden bedes oplyse, om det på baggrund af den kendte teknik, herunder særligt skrifterne undersøgt i spørgsmål 19a og 19c er sandsynligt, at den relevante fagmand i den kendte teknik vil finde en løsning til problemet formuleret i 17c (eller et tilsvarende problem).

Svar 19d:

Det formulerede problem synes der anvist en løsning på i alle tre skrifter. Det må derfor skønnes sandsynligt, at den relevante fagmand vil kunne finde en løsning på dette problem i de tre skrifter (bilag 14, 15 eller 30), i det mindste når problemet vurderes isoleret.

- e) Skønsmanden bedes vurdere, om en løsning, som foreslået i den kendte teknik, herunder særligt skrifterne nævnt i spørgsmål 19a, 19b og 19c, ved en sammenbygning med Flexbåndet (som vist i DK 170863 (bilag 6)) vil medføre tekniske problemstillinger, der ligger udover hvad den relevante fagmand forventes at kunne løse.

Svar 19e:

Den løsning på problemstillingen der er anvist i bilag 14, er beskrevet i forhold til en teleskopisk transportør.

I bilag 15 er der tale om en leddelt transportør opbygget af transportøreneheder med et fælles transportbånd.

Bilag 30 med støtte i bilag 26 synes også at beskrive en teleskopisk transportør med et gennemgående transportbånd.

Hvis fagmanden skulle foretage en sammenbygning af en af løsningerne, der er anvist i hver af de tre skrifter, med Flexbåndet som vist i bilag 6, vil fagmanden blive mødt med andre tekniske problemstillinger, som også vil skulle løses for at tilvejebringe en funktionsdygtig sammenbygning.

Det skal hertil bemærkes, ifølge "Problem and Solution Approach" vil den relevante fagmand også kunne forventes at løse tekniske problemstillinger indenfor hans/hendes fagområde, uan-

set om fagmanden derved tager et "opfinderisk skridt" (inventive step), dvs. fagmanden kan frembringe en både nærliggende eller en ikke-nærliggende løsninger.

- f) Skønsmanden bedes vurdere, om der ved en forbedring af teknikken kendt fra DK 170863 (bilag 6), dvs. Flexbåndet, ved montering af en forreste transportør, der kan ændre hældning (som anvist i den kendte teknik nævnt i spørgsmål 19a 19b og 19c), hvorved gods, bagage og lignende kan læsses og losses fra forskellige niveauer, vil:
- I. opnås et overraskende resultat?
 - II. tilvejebringes en løsning på problemet anført i 17c (eller et tilsvarende problem)?
 - III. skulle anvendes evner og tiltag udover, hvad den relevante fagmand i brugsmodellovens forstand må forventes at være i besiddelse af?

Svar 19f:

Ad I: I forhold til den i spørgsmålet foreslåede sammenbygning af teknologier er det skønsmandens opfattelse, at en bagagearbejder vil opleve et overraskende resultat i den betydning, at der vil opleves en markant forbedring af arbejdsbelastningen. Det bemærkes dog, at hvorvidt der opnås et overraskende resultat synes at være en vurdering, der vil være behæftet med "hindsight", idet det vil kræve en sammenligning mellem frembringelsen og tidligere løsninger på et tidspunkt, hvor den nye frembringelse er gjort. Om der er ved den her foreslåede sammenbygning opnås et overraskende resultat vil bero på hvordan resultatet af denne sammenbygning bliver. Ved besvarelsen af spørgsmålet er det antaget, at sammenbygningen resulterer i et apparat ifølge krav 1 af stridsbrugsmodellen.

Ad II: Den Forbedring af teknikken fra bilag 6, og som er angivet i krav 1, vurderes af skønsmanden at løse det problem (eller tilsvarende problem), der er anført i spørgsmål 17c.

Ad III: Da fagmanden forventeligt vil blive mødt med andre tekniske problemstillinger ved den foreslåede sammenbygning af apparatet i bilag 6 med enten apparatet i bilag 14, 15 eller 30, kan det ikke forventes, at fagmanden nødvendigvis er i besiddelse af de nødvendige evner til løsning af disse følgeproblemstillinger, jf. fagmandens snævrere teknikområde i brugsmodellovens forstand, som gengivet i bilag Hn.

20. I det tilfælde, at skønsmanden ved besvarelsen af spørgsmål 14 fandt, at den mest relevante repræsentant for teknikkens stade ikke var DK 170863 (bilag 6), bedes skønsmanden besvare spørgsmål 19f med udgangspunkt i det skrift skønsmanden vurderede udgjorde den mest relevante repræsentant for teknikkens stade.

Svar 20:

Besvarelse af dette spørgsmål er ikke relevant, jf. svaret på spørgsmålene 12 og 14.

21. Forprojektet blev udleveret til projektets parter på et møde den 1. oktober 1997, dvs. lang tid før stridsbrugsmodellens prioritetsdato. Er det skønsmandens vurdering, at Forprojektet indeholder samtlige de elementer, der er indeholdt i stridsbrugsmodellens hovedkrav (se for eksempel illustrationen side 18)?

Svar 21:

Ved besvarelsen af dette spørgsmål og de følgende spørgsmål 22-24 skal det bemærkes, at skønsmanden ikke har taget stilling til, hvorvidt Forprojektet tilhører den kendte teknik i forhold til stridsbrugsmodellen, dvs. om Forprojektet før stridsbrugsmodellens prioritetsdato var offentligt tilgængeligt.

Spørgsmålet er derfor alene besvaret ud fra, hvilke træk der kan genfindes i bilag 7 og 8.

Det er skønsmandens vurdering, at ikke alle elementer i stridsbrugsmodellens krav 1 kan genfindes i Forprojektet.

a) i benægtende tilfælde bedes skønsmanden oplyse, hvilke elementer, der efter skønsmandens vurdering, ikke er indeholdt?

Svar 21a:

Der er i Forprojektet ikke angivet, at hver transportørenhed definerer en respektiv aktivérbar transportørbane.

22. Anføres det i Forprojektet, at der er enkelte eller flere af de viste tekniske midler til løsning af transporten, der er mere eller mindre egnede end andre?

Svar 22:

Ja, jf. elementoversigten i bilag 7, side 20, hvor elementerne også er vægtede.

23. I Forprojektet på side 19 anføres en lang række egenskabskrav. Specielt med hensyn til transport i lastrum og stuvning. Er det skønsmandens vurdering, at et eller flere af disse krav ikke tilgodeses ved de (evt. i kombination) mulige tekniske løsninger anført i Forprojektet?

Svar 23:

Der er i Forprojektet ikke anvist løsninger på detailniveau, f.eks. hvordan kravene til stuvningen skal løses, såsom trinløst fastsat højdeniveau.

24. Er det skønsmandens vurdering, at det omtalte forprojekt samlet set indeholder alle eller hovedparten af de træk, der er anført i stridsbrugsmodellen?

Svar 24:

Der henvises til svarene på spørgsmålene 21 og 21a ovenfor.

Supplerende spørgsmål til hovedintervenientens skønstema

25. Supplerende spørgsmål til spørgsmål H:

Er det skønsmandens vurdering, at der har været en udvikling, som har løst tilsvarende problemer, hvor lignende problemstillinger er opstået, og at man har afhjulpet tilsvarende arbejdsmiljøproblemer ved at placere en vippeanordning for enden af transportbåndet?

Skønsmandens opmærksomhed henledes til de i indledningen nævnte skrifter, dog specielt US 6.006.893 (bilag 14), DE 9014328U (bilag 32), DE 3703969 (bilag 17), US 4.281.955 (bilag 25), WO 99/018017 (bilag 30), US 5.462.400 (bilag 37), WO 89/002852 (bilag 34) og WO 97/21589 (bilag 36).

Svar 25:

Ud fra de nævnte skrifter tyder det på, at der har været en udvikling i retning af at tilvejebringe løsninger på arbejdsmiljøproblemer i forbindelse med lastning eller losning af stykgods.

25a. (omnummereret) Supplerende spørgsmål til spørgsmål O:

Er det skønsmandens vurdering, at den beskrevne problematik og løsningen herfor i indledningen af DK 170863 (bilag 6) henholdsvis stridsbrugsmodellen og/eller WO 98/54073 (bilag 16) er den samme?

Svar 25a:

Den beskrevne problematik er den samme i bilag 6, bilag 16 og stridsbrugsmodellen.

26. Supplerende spørgsmål til spørgsmål O:

Såfremt skønsmanden vurderer, at der er forskelle på problemstillingerne undersøgt i spørgsmål 25, bedes skønsmanden redegøre herfor, og specielt anføre om eventuelle forskelle i de objektive problemstillinger vil give anledning til en anderledes vurdering af frembringeshøjde og/eller at en eventuel forskel vil give anledning til at fagmanden vil søge kendt teknik i forskellige tekniske felter?

Svar 26:

Problemstillingerne undersøgt i spørgsmål 25a er fundet at være de samme, hvorfor dette spørgsmål ikke er relevant.

27. Supplerende spørgsmål til spørgsmål Q:

Er det skønsmandens vurdering, at et enkelt skrift, der beskriver flere alternativer, forskellige udførelsesformer, materialer m.v., betragtes som ét skrift ved vurderingen af, om en frembringelse adskiller sig fra et sådant skrift.

Svar 27:

Spørgsmålet må besvares benægtende. Der kan være beskrevet alternative tekniske løsninger i samme skrift, hvor der ikke er antydning af, at de kan kombineres, hvorfor det kan udgøre en frembringelse/opfindelse at indse og realisere en sådan kombination af løsninger. Indenfor europæisk patentpraksis er dette bekræftet ved flere afgørelser fra Appellkammeret ved den Europæiske Patentmyndighed.

28. Supplerende spørgsmål til spørgsmål Q:

Er det skønsmandens vurdering, at de i Forprojektet (bilag 7) skitserede løsninger alle er at betragte som kendt teknik, dvs. at Forprojektet beskriver løsninger, der var til rådighed (eksisterede) før Forprojektets udarbejdelse.

Svar 28:

I bilag 7, side 5 og 6 er der anført seks eksisterende tekniske hjælpemidler. Hvorvidt disse tilhører kendt teknik, dvs. om de var offentligt tilgængelige, kan skønsmanden ikke vurdere, men de er præsenteret i bilag 7 som eksisterende løsninger på tidspunktet for Forprojektets udarbejdelse. Spørgsmålet må på den baggrund besvares bekræftende.

29. Supplerende spørgsmål til spørgsmål Q:

Såfremt spørgsmål 28 besvares bekræftende bedes skønsmanden oplyse, om samtlige illustrerede/beskrevne løsninger efter skønsmandens opfattelse ligger indenfor et teknikområde, som den relevante fagmand ville have kendskab til.

Svar 29:

De i bilag 7 præsenterede seks eksisterende løsninger angår alle samme problemfelt angående lastning og losning af bagage ind og ud af et flys lastrum, og det er derfor skønsmandens opfattelse, at de viste løsninger ligger indenfor fagmandens tekniske område.

30. Supplerende spørgsmål til spørgsmål Q:

Såfremt spørgsmål 28 besvares benægtende bedes skønsmanden redegøre for, hvilke løsninger i Forprojektet (bilag 7), der ikke kan betragtes som almindelig kendt teknik i forhold til stridsbrugsmodellen, såfremt det lægges til grund at Forprojektet var almindeligt tilgængeligt før stridsbrugsmodellens indlevering.

Svar 30:

Jf. besvarelsen af spørgsmål 28 er dette spørgsmål ikke relevant.

30a. (omnummereret) Supplerende spørgsmål til spørgsmål R:

Kan skønsmanden identificere løsninger i Forprojektet (bilag 7) svarende til den forreste transportenhed fra stridsbrugsmodellen (fig.14 (ref.39), fig. 16, fig. 22 i stridsbrugsmodellen).

Svar 30a:

Spørgsmålet må besvares benægtende, jf. det afgivne svar på spørgsmål R.

31. Supplerende spørgsmål til spørgsmål U:

Er det skønsmandens vurdering, at det apparat, der er vist i DK 170863 (bilag 6) kan flyttes sideværts i et flys lastrum på samme vis som i stridsbrugsmodellen?

Svar 31:

I bilag 6 er der ikke identificeret midler til sideværts flytning af transportøren inde i flyets lastrum.

32. Supplerende spørgsmål til spørgsmål V:

Er det skønsmandens vurdering, at de virkemidler, dvs. den bagagetransportindretning, der er placeret på lastrummets gulv medfører, at der er forskel på den måde, hvorpå bagagen afstables ved brug af en transportør som vist i stridsbrugsmodellen (se eks. fig. 17) og en transportør som vist i DK 170863 (bilag 6)?

Svar 32:

I udførelseseksemplet i stridsbrugsmodellens fig. 17 er den forreste transportørenhed ikke vippet, men ligger fladt langs lastrummets gulv. Muligheden ifølge stridsbrugsmodellens krav 1 med at vippe den forreste transportør synes således ikke anvendt. I apparatet ifølge bilag 6 er der ikke mulighed for at vippe den forreste transportør, hvorfor afstablingen må formodes at foregå på samme vis som ved udførelseseksemplet i fig. 17 i stridsbrugsmodellen. Spørgsmålet må derfor besvares benægtende.

33. Supplerende spørgsmål til spørgsmål V:

Er det skønsmandens vurdering, at de virkemidler, der er anvist i DK 170863 (bilag 6), og anvendt som vist i bilag 19a, medfører, at der er forskel på den måde, hvorpå bagagen stables ved brug af en transportør som vist i stridsbrugsmodellen (se eks. fig. 16) i forhold til den kendte teknik DK 170863 anvendt som vist i bilag 19a?

Svar 33:

I udførelseseksemplet i stridsbrugsmodellens fig. 16 er den forreste transportørenhed vippet, så bagagen afleveres i den ønskede højde for stabling. Muligheden ifølge stridsbrugsmodellens krav 1 med at vippe den forreste transportør er her anvendt. I apparatet ifølge bilag 6 er der ikke mulighed for at vippe den forreste transportør, hvorfor stablingen ikke kan foregå på samme vis som ved udførelseseksemplet i fig. 16 i stridsbrugsmodellen. Spørgsmålet må besvares bekræftende.

34. Supplerende spørgsmål til spørgsmål W:

Skønsmanden bedes oplyse, om træk f i stridsbrugsmodellen genfindes i DK 170863 (bilag 6).

Svar 34:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, jf. besvarelsen af spørgsmål 4f.

35. Supplerende spørgsmål til spørgsmål W:

I bekræftende fald bedes skønsmanden oplyse, om en tilsvarende effekt opnås med koblingselementerne i DK 170863 (bilag 6) og træk f i stridsbrugsmodellen.

Svar 35:

Ja.

36. Supplerende spørgsmål til spørgsmål Z og Æ:

Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt arbejderens position i fig. 16 og fig. 17 tillige medfører en belastning som nævnt i hovedintervenientens spørgsmål Z henholdsvis Æ.

Svar 36:

Arbejderen vil også opleve en belastning i arbejdsstillingerne, der er vist i fig. 16 og 17 af stridsbrugsmodellen.

37. Supplerende spørgsmål til spørgsmål AC:

Er det skønsmandens vurdering, at fagmanden ved en sammenbygning af WO 9918017 (bilag 30) og DK 170863 (bilag 6) vil indbygge de nødvendige konstruktive træk, der gør at såvel transportøren ifølge DK 170863 som den vipbare forreste del i henhold til WO 9918017 vil fungere efter hensigten, f.eks. således at understøtningen for transportbanen tilvejebringes i drejeleddet, der dermed er en del af den forreste del af transportenheden?

Svar 37:

Det er efter skønsmandens opfattelse spekulativt, hvorvidt fagmanden vil indbygge de nødvendige konstruktive træk for at få en sammenbygning til at fungere efter en bestemt hensigt.

Hovedintervenientens skønsspørgsmål:

- A. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt stridsbrugsmodellens krav 1, således som opretholdt af Patentankenævnet, omfatter følgende træk:
- a. Apparat ved jorden til lastning og losning af fly med et lastrum, hvilket apparat omfatter:
 - b. en vipbar, højdeindstillelig første transportør, som er indrettet til at transportere gods mellem et underliggende område uden for lastrummet og en anden transportør,
 - c. hvilken anden transportør har en første ende og en anden ende og er i det væsentlige delvist udskydelig i forhold til apparatet fra en position under den første transportør og ind i lastrummet,
 - d. hvilken anden transportør omfatter en række transportørenheder, hvoraf en forreste transportørenhed er anbragt ved den første ende og er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde, og
 - e. hvor hver transportørenhed har et sæt hjul,
 - f. hver transportørenhed er forbundet med hinanden ved hjælp af koblingselementer, som tillader sidelæns gensidig drejebævegelse af transportørenhederne og en gensidig drejningsbævegelse af transportørenhederne omkring en i det væsentlige vandret akse,

- g. hvor hver transportørenhed definerer en respektiv aktivérbar transportørbane, og
- h. hvor den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Svar A:

Det kan bekræftes, at de listede træk a-h genfindes alle i krav 1 i stridsbrugsmodellen.

- B. Under henvisning til Styrelsens skrivelse af 30. januar 2006 (bilag Hm), herunder nyhedsundersøgelsesrapporten, Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse i Udslettelsessagen dateret 21. november 2006 (bilag 3) og Ankenævnets kendelse af 7. januar 2008 (bilag 5), kan skønsmanden så bekræfte, at PVS og Ankenævnet har været bekendt med samtlige de skrifter, som er nævnt i sagsøgers spørgsmål 4, 5 og 10?

Svar B:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

- C. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt frembringelsen som defineret i krav 1 i stridsbrugsmodellen er ny i forhold til ethvert af de i sagsøgerens spørgsmål 10 nævnte skrifter US 3268099, US 6006893 og US 2990938?

Svar C:

De nævnte skrifter er bilag 28 (US 3268099), bilag 14 (US 6006893) og bilag 15 (US 2990938). Det kan bekræftes, at frembringelsen, der er defineret i krav 1 i stridsbrugsmodellen er ny i forhold til alle de nævnte skrifter.

- D. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt frembringelsen som defineret i krav 1 i stridsbrugsmodellen er ny i forhold til DK 170863 ved træk h?

Svar D:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

E. Under henvisning til brugsmodellens beskrivelse og tegninger kan skønsmanden så bekræfte, at den i træk b anførte første transportør befinder sig uden for lastrummet, og at den i træk c anførte anden transportør er udskydelig fra den første transportør og ind i lastrummet?

Svar E:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

F. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt frembringelsen som defineret i krav 1 i stridsbrugsmodellen er ny i forhold til WO9854073 ved træk f, g og h?

Svar F:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

G. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt man i brugsmodelsager oftest definerer en fagmand som én, der har kendskab til et snævrere teknikområde end den fagmand, der anvendes ved vurdering af opfindeshøjden i forbindelse med patentering.

Skønsmanden bedes gøre sig bekendt med PVS' hjemmeside

http://www.dkpto.dk/weblog/journal_comments.asp?Journalid=550 (bilag Hn) og

Ankenævnets kendelse (bilag 5).

Svar G:

Skønsmanden er bekendt med bilag Hn og den deri angivne behandlingspraksis. Hvorvidt den definition oftest bliver anvendt af Patent- og Varemærkestyrelsen i brugsmodelsager, kan skønsmanden ikke udtale sig om, men det er - skønsmanden bekendt - den eneste udmeldte behandlingspraksis hos Patent- og Varemærkestyrelsen, også selvom den kun er publiceret i en weblog på Styrelsens hjemmeside.

H. Skønsmanden bedes ud fra de fremlagte patentskrifter, herunder ud fra dateringen af US patent nr. 3268099 (bilag Hq), udtale sig om, hvorvidt behovet for at løse arbejdsmiljøproblemer i snævre fly har eksisteret i mange år (mindst 40)?

Svar H:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende. Problemstillingen omkring lastning og losning af gods ind og ud af lastrum på fly er omtalt i bilag Hq (som er identisk med bilag 28).

I. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt han er enig i, at den relevante fagmand er en person, der beskæftiger sig med lastning og losning af flyvemaskiner og er bekendt med de specielle og trange arbejdsforhold, der er forbundet med netop lastrum i fly?

Skønsmanden bedes gøre sig bekendt med Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse af 21. november 2006, pkt. 3.3. i) (bilag 3), der er bekræftet i Ankenævnets kendelse (bilag 5).

Svar I:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet skønsmanden er enig i, at den relevante fagmand er en person, der beskæftiger sig med lastning og losning af fly.

K. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt han er enig i, at US 6006893 (bilag 14) og US 2990938 (bilag 15) ligger udenfor det aktuelle teknikområde som defineret i stridsbrugsmodelsregistreringen krav 1?

Skønsmanden bedes gøre sig bekendt med Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse af 21. november 2006, pkt. 3.3.i) og pkt. 3.3.ii) (bilag 3).

Svar K:

Da det aktuelle teknikområde er defineret til at være lastning og losning af fly, ligger de to nævnte skrifter – bilag 14 og bilag 15 – udenfor dette teknikområde. Spørgsmålet kan derfor besvares bekræftende.

L. Under henvisning til spørgsmål G-K bedes skønsmanden udtale sig om, hvorvidt han er enig i, at den relevante fagmand ikke vil være tilskyndet til at kombinere WO9854073 (bilag 16) med US 6006893 (bilag 14) eller med US 2990938 (bilag 15)?

Skønsmanden bedes gøre sig bekendt med Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse af 21. november 2006, pkt. 3.3. iii) (bilag 3).

Svar L:

Det er skønsmandens vurdering, at fagmanden ikke er tilskyndet til at kombinere WO9854073 (bilag 16) med US 6006893 (bilag 14) eller med US 2990938 (bilag 15). Med begrebet "tilskyndet" forstås, at fagmanden ikke vil kombinere uden at foretage i det mindste et skridt i retning af en opfinderisk handling.

M. Under henvisning til spørgsmål G-K bedes skønsmanden udtale sig om, hvorvidt han er enig i, at den relevante fagmand ikke vil være tilskyndet til at kombinere DK170863 (bilag 6) med US 6006893 (bilag 14) eller med US 2990938 (bilag 15)?

Skønsmanden bedes gøre sig bekendt med Patent- og Varemærkestyrelsens afgørelse af 21. november 2006 (bilag 3), pkt. 3.3. iii).

Svar M:

Det er skønsmandens vurdering, at fagmanden ikke er tilskyndet til at kombinere DK170863 (bilag 6) med US 6006893 (bilag 14) eller med US 2990938 (bilag 15).

N. Hvis skønsmanden ikke kan udtrykke sig enig i spørgsmål L og M, bedes skønsmanden med udgangspunkt i svaret på spørgsmål G angive, hvorledes han definerer den relevante fagmand i relation til stridsbrugsmodellen?

Svar N:

Spørgsmålet er ikke relevant, jf. svarene på spørgsmålene L og M.

O. Er skønsmanden enig med Patent- og Varemærkestyrelsen, der definerer WO9854073 (bilag 16) som den nærmest liggende kendte teknik, jf. Styrelsens skrivelse af 21. november 2006, pkt. 3.2.i) (bilag 3) og Ankenævnets kendelse (bilag 5), ud fra den betragtning, at dette skrift nærmere end DK170863 (bilag 6) illustrerer de arbejdsforhold, som bagagepersonale udsættes for ved lastning og losning af fly?

Svar O:

Spørgsmålet må besvares benægtende. Det er skønsmanden opfattelse at DK170863 (bilag 6) udgør den nærmest liggende kendte teknik, jf. besvarelsen af spørgsmål 12.

P. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt den kombination af træk, der fremgår af krav 1 i stridsbrugsmodellen, er vist i sammenhæng nogetsteds i Forprojektet (bilag 7)?

Svar P:

Spørgsmålet må besvares benægtende. Jævnfør besvarelsen af spørgsmål 21 og 21a er der et træk, som ikke synes at fremgå af bilag 7. Kombinationen af de øvrige træk, der er angivet i krav 1, synes ikke være vist nogetsteds i bilag 7.

Q. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt det forhold, at enkelte træk er vist separat/adskilt fra hinanden i Forprojektet (bilag 7), i sig selv udelukker, at en kombination af de pågældende træk kan indebære en frembringelse, der adskiller sig tydeligt fra den kendte teknik?

Svar Q:

Selvom enkelte træk er vist eller beskrevet separat fra hinanden i Forprojektet udelukker dette ikke i sig selv, at der kan være en frembringelse i den specifikke kombination af tekniske træk.

R. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt der eksplicit i Forprojektet (bilag 7) er vist en forreste transportørenhed med et sæt hjul og med en aktiverbar transportørbane, jf. træk d, e, g i krav 1?

Svar R:

Spørgsmålet må besvares benægtende. Der er ikke vist en forreste transportørenhed med et sæt hjul og med en aktivérbar transportørbane.

S. Vedrørende sagsøgers spørgsmål 13 bedes skønsmanden udtale sig om, hvorvidt bedømmelsen af modhold må ske objektivt på grundlag af modholdets indhold, og at en forskel mellem dette indhold og en anden løsning kan indebære en frembringelse.

Svar S:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

T. I relation til sagsøgerens spørgsmål 17b bedes skønsmanden udtale sig om, hvorvidt der ved formuleringen af det objektive tekniske problem i forbindelse med den såkaldte "problem-solution-approach" ikke må peges mod den tekniske løsning.

Svar T:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

U. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt det problem, stridsbrugsmodellen beskæftiger sig med, kan anses for at være, hvorledes man både undgår vanskelige og belastende løft samt sideværts flytning ved håndtering af bagage, der fremføres af transportbåndet?

Svar U:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende. Problematikken kan anses for at være som angivet i spørgsmålet.

V. Under henvisning til sagsøgers spørgsmål 15-19, og såfremt skønsmanden skulle vurdere, at DK170863 (bilag 6) udgør den nærmest liggende kendte teknik, bedes skønsmanden udtale sig om, hvorvidt en fagmand, der med udgangspunkt i DK170863 modificerer dette apparat på den måde, der er vist i Bilag 19A, fortsat vil

have det problem, der knytter sig til løsningen vist i WO9854073 (bilag 16), dvs. at bagagearbejderen manuelt skal skubbe de fremførte kufferter frem og sideværts til den endelige position, således som det er nødvendigt ved den i WO9854073 viste løsning?

Svar V:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende. En fagmand der med udgangspunkt i DK170863 (bilag 6) modificerer apparatet som vist i bilag 19A vil fortsat have det nævnte problem.

W. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt man som følge af træk f i brugsmodekrav 1 ved anvendelse af apparatet gives mulighed for at positionere den forreste transportørenhed defineret i træk h sideværts i flyets lastrum, samt at træk h gør det muligt at bringe kufferter til/fra en ønsket højde.

Svar W:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende. Det er skønsmandens opfattelse at de nævnte træk f og h i krav 1 (se opdelingen af krav 1 i spørgsmål A) giver mulighed for at positionere den forreste transportørenhed sidevært og gør det muligt at bringe bagage til/fra en ønsket højde.

X. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt der i bilag 19A er vist en forreste transportørenhed, der i sig selv omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen?

Svar X:

Spørgsmålet besvares benægtende, idet bilag 19A viser en fast hældning som følge af kuffertstørrelsen, der er anvendt til at etablere denne hældning. Der er således ikke midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Y. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt det ved anvendelsen af apparatet ifølge DK170863 (bilag 6) suppleret med den i bilag 19A viste forreste transportørenhed understøttet af en kuffert, for at kunne bringe kufferter til en ønsket sidevært posi-

tion, er nødvendigt for bagagearbejderen at flytte såvel den understøttende kuffert som den i bilag 19A viste forreste transportørenhed sideværts?

Svar Y:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende.

Z. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt en manuel fastgribning omkring håndtaget vist i bilag 19A for op, ned og sideværts manøvrering af den viste løftede forreste transportørenhed, der omfatter en metalpladekonstruktion med et antal transportørruller med tilhørende drivaggregater, i sig selv medfører en fysisk belastning på bagagearbejderen?

Svar Z:

Spørgsmålet må besvares bekræftende, idet det er opfattelsen, at det er forbundet med en fysisk belastning at skubbe, trække og/eller løfte i håndtaget.

Æ. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt man ved anvendelse af apparatet ifølge brugsmodekrav 1 reducerer den i det foregående spørgsmål nævnte fysiske belastning?

Svar Æ:

Spørgsmålet må besvares bekræftende.

Ø. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt der i DK170863 (bilag 6) og WO9854073 (bilag 16) er beskrevet eksempler på, hvordan man har forsøgt at løse problemet med de fysiske belastninger på bagagearbejdere i fly?

Svar Ø:

Både i bilag 6 og bilag 16 beskrives løsninger på problemet med fysiske belastninger, så spørgsmålet må besvares bekræftende.

Å. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt WO9918017 (bilag Ho), således som dette apparat også er forklaret i bilag 26 og vist i bilag Hp, kun beskæftiger sig med det samme teknikområde som US 6006893?

Svar Å:

Ved besvarelsen er det konstateret, at US 6006893 svarer til bilag 14. Det vurderes, at apparaterne i bilag 14 og bilag Ho (bilag 30) tilhører samme teknikområde, hvorfor spørgsmålet besvares bekræftende.

AA. Under henvisning til sagsøgers spørgsmål 19e bedes skønsmanden oplyse, hvorvidt der i de i spørgsmål 19b nævnte skrifter kan findes en direkte tilskyndelse til at foretage den af sagsøger i spørgsmål 19e anførte sammenbygning?

Svar AA:

Det vurderes, at fagmanden ikke vil være direkte tilskyndet til at foretage den anførte sammenbygning.

AB. Skønsmanden bedes udtale sig om, hvorvidt den i WO9918017 (bilag Ho) viste forreste transportør ("drop-nose") har et sæt hjul?

Svar AB:

Spørgsmålet besvares benægtende, idet der ikke kan identificeres et sæt hjul på den forreste transportør.

AC. Skønsmanden bedes oplyse, om man ved sammenbygning med den i WO9918017 (bilag Ho) viste "drop-nose" kan risikere, at flexbåndet som vist i DK170863 (bilag 6) vil løfte sig opad i et område bag den forreste transportørenhed, der udgøres af den nævnte "drop-nose", som ikke i sig selv har et sæt understøttende hjul?

Svar AC:

Det vurderes at kunne være en risiko, og spørgsmålet må derfor besvares bekræftende.

AD. Skønsmanden bedes oplyse, om "de nødvendige konstruktive træk", der beskrives i spørgsmål 37 i forbindelse med en tænkt sammenbygning af WO9918017 og DK170863, fremgår af nogle af skrifterne eller kræver en indsats fra den, der vil foretage sammenbygningen.

Svar AD:

Det vurderes at kræve en indsats fra den som vil foretage en sådan sammenbygning, og spørgsmålet kan derfor besvares bekræftende.

AE.I forbindelse med spørgsmål 25 bedes skønsmanden oplyse, om det er skønsmandens vurdering, at DK 170863 i beskrivelsen i højere grad end WO98/54073 beskæftiger sig med aflevering af kuffert/gods i forskellige højder inde i et flylastrum.

Svar AE:

DK 170863 (bilag 6) beskæftiger sig efter skønsmandens vurdering ikke i højere grad med denne problematik end WO98/54073 (bilag 16).

AF.Skønsmændene bedes oplyse, om stridsbrugsmodellens krav 1, træk e, f og h muliggør det, der fremgår af beskrivelsen side 14, l 14-18 om transportørklappens 39 placering.

Svar AF:

Spørgsmålet kan besvares bekræftende, idet det vurderes, at disse træk e, f og h muliggør det, der er beskrevet i bilag 1, side 14, linierne 14-18.

..."

Af den supplerende skønserklæring af den 12. marts 2010 fremgår:

"...

Sagsøgers supplerende skønstema:

Supplerende spørgsmål til svar 1a:

Spørgsmål 38:

Skønsmanden oplyser i svar 1a, at det tekniske område som stridsbrugsmodellens angår, "er specificeret til et apparat, der er egnet til lastning og losning af passagerfly, hvor pladsforholdene i flyets lastrum er trænge".

Kan skønsmanden bekræfte, at stridsbrugsmodellens teknikområde dækker alle typer fly med lastrum, herunder store fly med lastrum, såsom flyene vist i **bilag 39**, og ikke blot passagerfly?

Der henvises bl.a. til skønsmandens svar på spørgsmål 2 i den tidligere afgivne skønserklæring af 21. september 2009.

Såfremt skønsmanden finder, at brugsmodellens tekniske område alene er begrænset til passagerfly med lastrum bedes dette begrundet og uddybet.

Svar 38:

Det kan bekræftes, at stridsbrugsmodellens teknikområde dækker alle fly med et lastrum. Der er således ikke basis for at skelne mellem fragtfly og passagerfly.

Supplerende spørgsmål til svar 3 og 10:

Spørgsmål 39:

Kan skønsmanden bekræfte, at den relevante fagmand ved sin søgen efter en løsning på det objektive problem kan inddrage viden fra andre nærliggende tekniske områder end stridsbrugsmodellens tekniske område (naboområder)?

Svar 39:

Det kan bekræftes, at fagmanden kan inddrage viden fra andre nærliggende tekniske områder end stridsbrugsmodellens teknikområde med henblik på at finde en løsning på det objektive problem.

Spørgsmål 40:

Skønsmandens bedes gøre sig bekendt med bilag 14, herunder særligt bilag 14, spalte 1, l. 13 – 21 og bilag 14, fig. 2B, og på den baggrund oplyse, om de løft en laste- og lossearbejder bli-

ver udsat for i denne stilling af transportøren vil tilsvare de løft, der udføres i lastrummet på et fly, når objekterne, der skal lastes henholdsvis losses er af samme type.

Svar 40:

Det er skønsmanden opfattelse, at lastrummet på en lastbil har en højere lofthøjde end et lastrum på et passagerfly, hvilket muliggør at en laste- og lossearbejder kan stå oprejst, hvilket ikke vurderes muligt i et passagerflys lastrum. Med forbehold for at sådanne forskelle i dimensioner kan give anledning til andre arbejdsmønstre og dermed andre arbejdsstillinger, kan skønsmanden bekræfte, at problemstillingen der er omtalt i nævnte passage i bilag 14, svarer til den problemstilling, der omtales i forbindelse med lastning og losning af et lastrum på et fly.

Spørgsmål 41:

Kan skønsmanden bekræfte, at en last- og lossearbejder, der modtager gods i en position som angivet i bilag 14, fig. 2A, vil blive væsentligt lettet i sin arbejdsgang i forhold til at modtage godset ved gulvniveau, når det pågældende gods skal stables i et niveau over gulvhøjde.

Svar 41:

Det kan bekræftes, at en last- og lossearbejder i den beskrevne situation vil blive væsentligt lettet i sin arbejdsgang, hvorfor spørgsmål kan besvares bekræftende.

Spørgsmål 42:

Kan skønsmanden bekræfte, at fagmanden i sin søgen efter løsninger på det objektive problem, som stridsbrugsmodellen løser, vil inddrage viden fra andre teknikområder, der vedrører lastning og losning af lastrum, eksempelvis lastbiler?

Svar 42:

Fagmanden vil kunne inddrage sin viden fra andre teknikområder i sin søgning efter løsninger på den problemstilling, han har til opgave at løse. Spørgsmålet må derfor besvares bekræftende.

Der henvises i øvrigt til de afgivne svar på spørgsmål 19e og 19f.

Supplerende spørgsmål til svar 4d:

Spørgsmål 43:

Kan skønsmanden bekræfte, at træk d) skal læses i sammenhæng med træk h), og derfor reelt ikke har selvstændig betydning i stridsbrugsmodellens krav 1?

Skønsmandens bedes i den forbindelse oplyse, om der er angivet en specifikation af den ønskede højde, som nævnt i træk d), eller om denne højde kan være alle højdemål, herunder den højde som den forreste enhed udgør fladt liggende på et lastrumsgulv (ca. 10-15 cm over gulvet)?

Svar 43:

Spørgsmålet må besvares bekræftende. De to træk d) og h) skal læses i sammenhæng, idet træk h) er en specifikation af det mere overordnede træk d). I træk d) defineres en forreste transportørenhed, der er indrettet til fremføring af gods til en ønsket højde, uden at der er angivet nogen specifikation af den ønskede højde og kan således omfatte alle højdemål, inkl. 10-15 cm over gulvet. I træk h) specificeres det, at den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportøren, hvilket må betyde, at den forreste transportørenhed kan varieres i forhold til den ønskede højde ved hjælp af det definerede midler.

Spørgsmål 44:

Skønsmanden bedes redegøre for om "den ønskede højde" angivet i stridsbrugsmodellens krav 1 træk d) er opnåelig med virkemidlerne i træk h).

Svar 44:

Den ønskede højde anses for at blive opnået ved hjælp af midlerne i træk h), således at transportbanens hældning kan varieres, så den "frie" ende af transportbanen kan indstilles til den ønskede højde. Med den frie ende forstås den i en lastningssituation godsafleverende og i losningssituation godsmottagende ende af transportbanen i den forreste transportørenhed.

Supplerende spørgsmål til svar 4g:

Spørgsmål 45:

Der har mellem Power Stow A/S og John Bean Technologies verseret en fogedforbudssag, hvor fogedretten i Roskilde og senere Østre Landsret har vurderet stridsbrugsmodellens beskyttelsesomfang. Fogedretten i Roskildes kendelse af 15. september 2008 vedlægges som **bilag 40**. Kendelsen blev den 7. maj 2009 stadfæstet af Østre Landsret i den som **bilag 41** vedlagte kendelse.

- a. Skønsmanden bedes oplyse om skønsmanden er enig med fogedretten i Roskilde i, at træk g) i stridsbrugsmodellens krav 1 er uklart.

Svar 45a:

Idet der henvises til det afgivne svar på spørgsmål 4g, kan det bekræftes, at skønsmanden er enig med fogedretten i Roskilde, at træk g) ikke er nærmere defineret i beskrivelsen af brugsmodellen. Retten anvender dog ikke betegnelsen "uklart", hvilket skønsmanden delvist har gjort med betegnelsen "ikke helt klart" i besvarelsen af spørgsmål 4g.

- b. Skønsmanden bedes oplyse, om han er enig med fogedretten i Roskilde i, at træk h) – og ikke træk g) - udgør den væsentligste (mest karakteristiske) del af frembringelsen omfattet af stridsbrugsmodellens krav 1.

Svar 45b:

Fogedretten i Roskilde lægger til grund, at træk h) er kernen i brugsmodellen, hvilket også kan forstås som det væsentlige eller mest karakteristiske ved frembringelsen, hvilket skønsmanden er enig i. Det bemærkes dog, at fogedretten ikke udtrykker sig om træk h) i sammenligning med træk g) og skønsmanden kan derfor ikke være enig i den sammenlignende præmis som er indbygget i spørgsmålet.

Spørgsmål 46:

Er det skønsmandens vurdering, at det ifølge stridsbrugsmodellens krav 1, træk g) er hver enkelt transportørenhed, der skal definere en "respektiv aktiverbar transportørbane"?

Svar 46:

Spørgsmålet må besvares bekræftende. Med dette træk g)'s ordlyd må forstås, at hver transportøenhed har sin egen aktivérbare transportbane.

Spørgsmål 47:

Skønsmandens bedes oplyse, hvorvidt det i stridsbrugsmodellens beskrivelse eller tegninger er direkte forklaret, hvordan begrebet "respektiv aktiverbar" skal forstås i forhold til de enkelte transportøenheder?

Svar 47:

Der er ikke i brugsmodellens beskrivelse eller tegninger identificeret nogen direkte forklaring på, hvordan begrebet "respektiv aktiverbar" skal forstås i forhold til de enkelte transportøenheder.

Spørgsmål 48:

Skønsmanden henviser i svar 4g til to passager fra stridsbrugsmodellens beskrivelse (s. 6, l. 5-10 og s. 12, l. 19-24).

Er det skønsmandens opfattelse, at de nævnte passager direkte og utvetydigt definerer eller henviser til begrebet "respektiv aktiverbar"?

Svar 48:

De to passager omtaler styring af hele apparatet, men bidrager ikke til definition af begrebet "respektiv aktiverbar". Spørgsmålet må derfor besvares benægtende.

Spørgsmål 49:

Er det skønsmandens vurdering, at der med formuleringen i bilag 6 "passende enheders ruller kan drives" (s. 10, l. 10-14) kan menes det samme som med formuleringen "respektiv aktiverbar transportørbane" ?

Svar 49:

Den i bilag 6 angivne formulering peger på en løsning, hvor flere enheder kan drives og synes derfor at have en anden mening end formuleringen "respektiv aktiverbar transportørbane". Spørgsmålet må derfor besvares benægtende.

Supplerende spørgsmål til svar 19e:

Spørgsmål 50:

Skønsmandens opmærksomhed henledes på bilag 7, hvilket er et forprojekt om hjælpemidler til lastning og losning af fly.

Skønsmanden bedes oplyse, om der i bilag 7, s. 18 er vist et transportbånd til brug i flys lastrum med en forreste transportørenhed, hvor pile indikerer mulighed for henholdsvis sideværts og op/ned-drejning af den forreste transportørenhed?

Svar 50:

Det kan bekræftes, at der i figuren med figurteksten "Bånd moduler med skrå båndløfter" øverst på siden viser en forreste transportørenhed med pile, der indikerer henholdsvis sideværts og op/ned-drejning af denne enhed. Spørgsmålet kan derfor besvares bekræftende.

Spørgsmål 51:

Som **bilag 42** fremlægges foto af flexbåndets frontenhed som anvendt i 1990'erne. Bilag 42 indeholder to billeder, et hvor frontenheden er set skråt ovenfra, og et hvor frontenheden er vipet op på siden, således at undersiden af frontenheden er synlig

a. Skønsmanden bedes oplyse, om den forreste transportørenhed som vist i bilag 42

- i. på undersiden har tre på transportretningen tværgående vanger, henholdsvis en forreste, en bagerste, samt en tværvange nær bagenden, og

Svar 51a i):

Det kan bekræftes, at der i bilag 42 er vist tre i transportretningen tværgående vanger.

- ii. om tværvangerne er fastsvejest til sideplader, i hvilke sideplader rullerne er monteret, og

Svar 51a ii):

Det kan bekræftes, at tværvangerne er fastgjort til sidefladerne med hvad der ligner svejsninger.

- iii. om der nær den bagerste tværvange er monteret hjul og

Svar 51a iii):

Det kan bekræftes, at der ved den bagerste tværvange er monteret hjul.

- iv. om der nær den forreste tværvange er anbragt glidesko?

Svar 51a iv):

Det er ikke tydeligt, at der er anbragt glidesko nær den forreste tværvange. Af billedet på side 2 i bilag 42 ses en understøtning, som kan ligne en glidesko eller et hjul.

- v. Er det efter gennemgangen af frontenhedens underkonstruktion, skønsmandens vurdering at den konstruktion undersøgt ovenfor i spørgsmål 51a), punkt i – iv udgør en stabil, solid og kraftig underkonstruktion, når henses til formålet, det vil sige lastning henholdsvis losning af bagage?

Svar 51a v):

Det er skønsmandens vurdering, at den konstruktion udgør en stabil, solid og kraftig underkonstruktion i forbindelse med lastning eller losning af bagage, hvorfor spørgsmålet besvares bekræftende.

b. Skønsmandens opmærksomhed henledes på følgende skriftsteder:

Bilag 14, spalte 1, l. 13-20 og l. 58-60;

Bilag 25, spalte 2, l. 21 – spalte 3, l. 13 og l. 51-57;

Bilag 25, spalte 4, l. 3-31;

Bilag 15, spalte 1, l. 15-23 og 37-44.

Kan skønsmandens bekræfte, at de nævnte passager beskriver problemstillinger med fysiske belastninger og mulige skadevirkninger af arbejdere i forbindelse med håndtering af gods i forbindelse med lastning og losning?

Svar 51b:

Især passagerne i bilag 14 er problemstillingerne omkring fysiske belastning og mulige skadevirkninger af manuelt arbejde ved lastning og losning af stykgods beskrevet. I passagerne i bilagene 15 og 25 er der beskrevet muligheder for maskinel stakning/pakning henholdsvis losning af stykgods i et lastrum. Disse muligheder er tilknyttet aflastning af de ellers fysiske belastninger og dermed skadevirkninger for arbejdere ved manuel lastning og losning, og de nævnte problemstillinger vurderes derfor at fremgå også af disse bilag. Spørgsmålet kan derfor besvares bekræftende.

c. Kan skønsmanden bekræfte, at de i spørgsmål 58b nævnte skrifter alle anviser en forreste transportørenhed, der indeholder midler til at variere hældningen således, at godset ved stabling kan leveres i en ønsket fordelagtig højde, samt at den forreste ende af transportørerne kan bringes i et niveau, der er fordelagtigt ved afstabling?

Svar 51c:

Det antages, at der i henvisningen i spørgsmålet er ment spørgsmål 51b og ikke 58b, som skrevet, idet der ikke optræder et spørgsmål med et sådant nummer. Med den antagelse kan det bekræftes, at de i bilag 14 og 15 nævnte skrifter viser transportører med en forreste transportørenhed, hvor der er midler til at variere hældningen. I alle

de nævnte skrifter er vist transportører, hvor den forreste ende kan bringes i et niveau, der er fordelagtigt ved afstabling.

- d. Kan skønsmanden bekræfte, at én af de muligheder fagmanden vil være bekendt med til løsning af laste/lossearbejdernes fysiske belastningsproblemer i forbindelse med flytning af gods til/fra stakke i lastrum vil være en vippebar forreste transportør-del ?

Skønsmandens opmærksomhed henledes på bilag 14, bilag 15, bilag 25 og bilag 26.

Svar 51d:

Det kan bekræftes, at de viste løsninger i de nævnte bilag er muligheder, som fagmanden vil være bekendt med.

- e. I spørgsmål 51a) blev særligt undersiden af flexbåndets frontenhed undersøgt.

I **bilag 26A** er vist et forstørret uddrag af bilag 26, hvor fastgørelsen af den vippebare del af transportøren er illustreret.

Enden af den vippebare transportør er drejeligt fastgjort til enden af transportøren. Under den vippebare transportør, er arrangeret et middel til at variere hældningen (en aktuator), der i den ene ende er fastgjort til transportørkonstruktionen og i den anden ende er fastgjort til undersiden af den vippebare transportør.

Er det skønsmandens vurdering, at transportørerne vist i henholdsvis bilag 26/26A og bilag 42 begge er dimensioneret således, at konstruktionerne egner sig til transport af den type objekter som stridsbrugsmodellen håndterer, når det oplyses, at frontenheden på flexbåndet måler 500 mm (bredden) x 400 mm (længden), og bilag 26/26 A måler 300 mm (bredden) x 795 mm (længden), jf. bilag 26/26A?

Svar 51e:

De angivne dimensioner virker passende i forhold til transport af bagage for flyrejsende, hvorfor spørgsmålet besvares bekræftende.

- f. Er det skønsmandens vurdering, at understellet af frontenheden på flexbåndet, som undersøgt i spørgsmål 51a) punkt v, umiddelbart vil egne sig til ombygning, således at det vippebare bånd fra bilag 26/26A kan monteres i stedet for rullerne på oversiden af frontenheden i bilag 42, og at aktuatoren kan opnå fornødent modhold/fastgørelse i frontenhedens underkonstruktion, f.eks. på en af de tværgående vanger undersøgt i spørgsmål 51a) punkt i, til at en sådan sammenbygning vil kunne være stærk/robust nok til lastning og losning af bagage?

Svar 51f:

Det er vurderingen, at understellet af frontenheden i bilag 42 vil kunne ombygges, men at det vil kræve konstruktive tilpasninger for at udskifte løsningen med ruller på oversiden med et transportbånd, samt hvis dette bånd også skal være vippebart. Det er derfor skønsmandens sammenfattende vurdering, at understellet ikke umiddelbart vil egne sig til ombygning.

- g. Er det skønmandens vurdering, at den foreslåede sammenbygning i spørgsmål 51f) vil have den fornødne stabilitet til lastning/losning af bagage.

Svar 51g:

Det vurderes, at den foreslåede sammenbygning vil kunne udføres, så den har den fornødne stabilitet til lastning/losning af bagage.

- h. Er det skønsmandens vurdering, at en eller flere af de komponenter, der er anvist i bilag 26/26A og/eller bilag 42 på tidspunktet for stridsbrugsmodellen ikke var almindeligt anvendt i elektro-mekaniske konstruktioner af den type, der er vist i bilagene 26/26A eller 42?

Svar 51h:

Det er skønsmandens vurdering, at de komponenter hver især, der er vist i de nævnte bilag, var almindeligt tilgængelige komponenter for elektro-mekaniske konstruktioner på tidspunktet for stridsbrugsmodellen.

- i. Er det skønsmandens vurdering, at de tekniske foranstaltninger, der skal iværksættes for drejeligt at lejre det vippebare transportbånd vist i bilag 26/26A i den forreste transportørdel som vist i bilag 42 (minus rullerne), samt forbinde midlerne til at variere hældningen (aktuatorerne) som vist i bilag 26 til sidepladerne, ligger udenfor de generelle evner den relevante fagmand på området besidder?

Svar 51i:

Den foreslåede sammenbygning vil ligge indenfor fagmandens evner, idet den relevante fagmand forventes at have kompetencer indenfor maskinbygning.

- j. Er det skønsmandens opfattelse, at en sådan sammenbygning, som foreslået i spørgsmål 51f), med det kendskab, der er til apparaterne vist i bilag 26/26a og 42, vil medføre andet end hvad der må forventes, dvs. en frontenhed med en vippebar del på et solidt understel?

Svar 51j:

Hvad den foreslåede sammenbygning vil medføre, vil være en formodning, idet skønsmanden ikke er fagmand og ikke har forsøgt en sådan ombygning af understellet i praksis. Da en sådan sammenbygning/ombygning omfatter både udskiftning af rullerne som transportbane med et transportbånd og dernæst at gøre transportbåndet vippebart, må der forventes nogle praktiske problemer undervejs i byggeprocessen for at opnå en tilfredsstillende stabilitet af den vippebare del i frontenheden.

Spørgsmål 52:

Er det skønsmandens opfattelse, at det vil være nærliggende for den relevante fagmand at montere hjul eller lignende midler under den forreste transportørenhed (som vist øverst i bilag 7, s. 18), hvis den bl.a. anvendes til at trække transportbåndet ind i lastrummet?

Svar 52:

Det anses for nærliggende isoleret set for løsning af det problem at kunne trække transportbåndet ind i lastrummet at montere hjul eller lignende midler under den forreste transportørenhed, som vist øverst i bilag 7, side 18.

Spørgsmål 53:

Hvis det forudsættes, at bilag 7 anses som en del af kendt teknik bedes skønsmanden oplyse, om det vil være nærliggende for den relevante fagmand at montere drivmidler i den forreste transportørenhed som vist i bilag 7, s. 18, til brug for at variere hældningen af denne.

Kan skønsmanden i den forbindelse bekræfte, at der i den kendte teknik (i denne sammenhæng defineret som bilag 14, bilag 15, bilag 25, bilag 26 og bilag 30) kendes transportbånd med en forreste transportørenhed, der omfatter mekaniske midler til at variere hældningen heraf?

Svar 53:

Ud fra den forudsætning der er lagt til grund i spørgsmålet, at bilag 7 er en del af kendt teknik, må det anses for nærliggende for en fagmand at tilvejebringe drivmidler for tilvejebringelse af automatisering af bevægelserne vist med de to pile, herunder midler til at variere hældningen af transportbåndet af den forreste transportørenhed.

Supplerende spørgsmål til svar 19f:

Spørgsmål 54:

Skønsmanden bedes vurdere, om den relevante fagmand ved at kombinere et transportbånd som kendt fra bilag 6 med en passende forreste transportørenhed, der kan ændre hældning (i denne sammenhæng defineret som bilag 14, bilag 15, bilag 25, bilag 26 og bilag 30), hvorved

gods, bagage og lignende kan læses og losses fra forskellige niveauer, vil opnå en effekt der går ud over summen af de to dele.

Svar 54:

Som spørgsmålet er formuleret kan det antages, at der ikke opnås en effekt ud over summen af de to dele, nemlig transportøren i bilag 6 og en "passende" forreste transportørenhed, der kan ændre hældning. Imidlertid vil en sådan vurdering være afhængig af, hvilken forreste transportørenhed, der anses for passende og hvilken der konkret er tale om, men som spørgsmålet er formuleret er det ikke klart.

Supplerende spørgsmål til svar 27:

Spørgsmål 55:

Skønsmanden bedes redegøre for, hvorvidt et enkelt skrift, der beskriver flere alternativer, forskellige udførelsesformer, materialer m.v., kan betragtes som ét skrift ved vurderingen af, om en frembringelse adskiller sig fra et sådant skrift.

Skønsmandens opmærksomhed henledes på afgørelserne fra "Boards of Appeal of the European Patent Office" T95/90 (**bilag 44**), T 400/98 (**bilag 45**) og T107/02 (**bilag 46**).

Svar 55:

Et skrift, der beskriver flere alternativer uden at indikere at et eller flere af disse alternativer også kan kombineres, beskriver således ikke denne kombination. Det betyder, at det specifikke skrift ikke vil være nyhedsskadeligt i forhold til en sådan kombination. Hvorvidt en sådan kombination af de beskrevne udførelseseksempler kan have opfindeshøjde må derefter være en konkret vurdering, om det vil være nærliggende for en fagmand at kombinere to af alternativerne beskrevet i det samme skrift. De tre Board of Appeal afgørelser, der er henvist til, er eksempler på afgørelser, der angår spørgsmålet om opfindeshøjde, hvor denne vurdering af opfindeshøjden er faldet negativt ud.

Supplerende spørgsmål til svar 30a og R:

Spørgsmål 56:

Er det skønsmandens vurdering, at frembringelsen i stridsbrugsmodellens væsentligste (mest karakteristiske) adskillelse fra bilag 6 ligger i, at frembringelsen i stridsbrugsmodellen har en forreste transportørenhed omfattende midler til at variere hældningen?

Svar 56:

Der er flere adskillende træk, jf. svarene på spørgsmål 4g, 15 og 16, og det synes derfor relevant, at det er den samlede tekniske effekt af de adskillende (karakteristiske) træk, der skal vurderes. Hvilket af de adskillende træk i stridsbrugsmodellens krav 1 og bilag 6 der selvstændigt er det væsentligste eller mest karakteristiske synes derfor ikke at udtrykke en fyldestgørende vurdering af frembringelsen, som den er angivet i krav 1. Det synes dog at være et centralt adskillende træk i nærværende vurdering, at den forreste transportørenhed er indrettet til at tillade fremføring af det transporterede gods til en ønsket højde og hvor den forreste transportørenhed omfatter midler til at variere hældningen af transportørbanen.

Spørgsmål 57:

Er det skønsmandens opfattelse, at det vil være nærliggende for den relevante fagmand, at anvende et drevent transportbånd i sin søgen efter en løsning på det objektive problem defineret i spørgsmål 17c?

Skønsmandens opmærksomhed henledes på bilag 6, s. 10 (vedr. drevne el-ruller)

Svar 57:

Fagmanden bliver ikke i bilag 6 ledt på sporet af en løsning, der indeholder et drevet transportbånd. Det transportbånd, der er beskrevet på side 10 i bilag 6 er den del af transporten, der fører stykgods op udefra indtil lastrummet i flyet og angår således ikke den inde i lastrummet placerede transportør. Spørgsmålet må derfor besvares benægtende.

Hovedintervenientens supplerende skønstema:

Spørgsmål AG:

Skønsmanden bedes oplyse, om bilag 16 i beskrivelsen og tegningerne har særlig fokus på tømning og fyldning af en flyvemaskine.

Svar AG:

Beskrivelsen og tegningerne i bilag 16 har særlig fokus på tømning og fyldning af fly, hvorfor spørgsmålet besvares bekræftende.

Spørgsmål AH:

Skønsmanden bedes oplyse, om bilag 16 beskæftiger sig med at løse de særlige problemstillinger, der gælder i en narrow-body passagerflyvemaskine, jf. fig. 1 i bilag 16.

Svar AH:

Problemstillingerne der er beskrevet i bilag 16 relaterer sig til narrow-body passagerfly, hvorfor spørgsmålet kan besvares bekræftende.

Spørgsmål AI:

Skønsmanden bedes oplyse, om apparatet vist på tegningerne i bilag 16 vil anvendes uden konstruktionsændringer til tømning/fyldning af lastbiler.

Svar AI:

Det er ikke nævnt eller vist, at apparatet vist på tegningerne i bilag 16 også vil blive anvendt til tømning/fyldning af lastbiler, så som spørgsmålet er stillet kan det besvares benægtende. Det skal dog bemærkes, at der ikke synes at være nogen hindring i, at apparatet kan anvendes ved tømning/fyldning af lastrummet på en lastbil.

Spørgsmål AJ:

Skønsmanden bedes oplyse, om det i bilag 16 utvetydigt fremgår, at opfinderen har et indgående kendskab til apparater til tømning/fyldning af lastbiler.

Svar AJ:

Spørgsmålet må besvares benægtende, idet der i bilag 16 ikke er omtalt forhold omkring tømning/fyldning af lastbiler, hvorfor det kan konkluderes, at opfinderen ikke har noget særligt kendskab til problematikker i den forbindelse.

Spørgsmål AK:

i. Er det skønsmandens vurdering, at bilag 42 indeholder noget (en pointer), der peger hen til bilag 26 (eller omvendt) og til den foreslåede sammenbygning?

Svar AK i):

Bilag 42 indeholder ikke noget, der peger en fagmand i retning af bilag 26 og dermed heller ikke noget der peger videre mod en sammenbygning, hvorfor spørgsmålet besvares benægtende.

ii. Er det skønsmandens vurdering, at den foreslåede sammenbygning i spørgsmål 51a-j forudsætter en frembringerindsats?

Svar AK ii):

I forlængelse af besvarelsen af spørgsmål 51a-j, besvares nærværende spørgsmål bekræftende.

...”

Forklaringer

Martin Vestergaard har forklaret, at han har haft sin gang i lufthavnen i en del år, hvor hans fars virksomhed løste forskellige opgaver for SAS. De specialiserede sig efterhånden indenfor afiservogne. Han blev selv ansat, efter han blev færdig som ingeniør. Han ønskede herefter at starte for sig selv og kom efter sine iagttagelser om de forskellige arbejdsgange i lufthavnen ind på bagageproblematikken.

Inden tiden omkring Forprojektet kørte man bagagen ud til flyene, hvorefter lastarbejderne løftede det op i flyene. Der var mange typer af bånd – teleskopiske etc. Det største problem var efter hans egen opfattelse og ifølge lastarbejderne, at når flyene blev større, skulle de kaste bagagen langt ind i lastrummet, hvilke gav nogle grimme vrid.

Med udviklingen af flexbåndet havde Per Voldby opfundet en nyskabende løsning, der også resulterede i en pris på en stor messe i München. Efterhånden fandt de ud af, at den måde, som flexbåndets ruller fungerede på, ikke var helt hensigtsmæssig. Meningen var, at stykgodset skulle skubbe til hinanden, men det fungerede ikke, og bagagen faldt af. Under videreudviklingen fandt de på at sætte strøm til, så rullerne blev drevet rundt.

Mærsk havde en postflyver, den såkaldte 'natpotte', hvor man – for at spare penge – tog sæderne ud om aftenen for at flyve med gods. Man brugte herefter nogle bånd, hvor næbet kunne lægges ind gennem døren, så posten landede på skråbåndet midt i flyveren. Dette bånd var udstyret med ben, som man kunne slå ned eller op, alt efter om bagagen skulle ind eller ud. Herved fik man bagagen op i en passende arbejdshøjde, så den kunne lægges på plads. Så vidt han ved, blev båndet liggende i flyveren, indtil sæderne skulle ind igen.

Per Voldby har forklaret, at han har udviklet flexbåndet. Baggrunden var, at Copenhagen Air Service – CAS – havde fået et påbud fra Arbejdstilsynet om at lette arbejdet for lastarbejderne. Situationen var, at der lå en mand i lugen og kylede bagagen ind til en mand, der lå 5 meter længere inde. Det var Spies' nye Airbus til Amerika, der var større end de hidtidige fly, der udløste påbuddet. Han havde tidligere leveret andet til CAS og fik opgaven med flexbåndet nærmest i en sidebemærkning. Han lavede først en kort prototype-model. Det væsentligste problem, der skulle løses, var at hjælpe manden i lugen, så han ikke skulle lave et drej i ryggen. Opgaven var derfor at lave et bånd, der kunne gå om hjørner og dækkede fra lugemanden hen til ham, der lagde bagagen på plads. En særlig model af flexbåndet, som de fik lavet til Air Lingus, opnåede en pris på en stor messe i Tyskland.

Samarbejdet med lufthavnen foregik ved, at han kom med idéer, som han drøftede med CAS, hvorefter han gik hjem for at udvikle videre. I starten kunne han ikke finde en løsning, som var elektronisk drevet. De dele, der skulle drive, var for store til, at det var hensigtsmæssigt. Men efter nogen tid, i hvert fald omkring 1995 eller 1996, fik han lavet en model med drevne ruller. Da først 12 volt og siden 24 volt dukkede op, kunne man pludseligt opnå rigtig fremdrift. Køber tabte imidlertid lidt interessen, da løsningen faktisk blev sådan, at de kunne spare lugemanden væk.

Stig Thygesen har forklaret, at han blev ansat i Novia, tidligere CAS, i 1989. Frem til 2003 var han økonomichef og i en kort periode også HR-chef. Han har været administrerende direktør fra 2003. Han kan bekræfte, at Novia betalte for at få Forprojektet udarbejdet. Han kan godt huske, at beløbet var 40.000 kr. De følte ikke, at de var underlagt en hemmeligholdelsesklause, og ham bekendt var der ikke noget om hemmeligholdelse i Forprojektet. Han var ikke med til mødet den 1. oktober 1997, ligesom han ikke var en del af de forhandlinger, der efterfølgende var mellem CAS og SAS. Han kender ikke det fremlagte udkast til 'Confidentiality

Agreement'. Projektet var sat i gang for at få løst et påbud. Efter hans opfattelse skal det være aftalt, hvis der skal gælde fortrolighed mellem parter ved forhandlinger. CAS kunne have videregivet de oplysninger, der var en del af Forprojektet. Han ved ikke, om det faktisk skete. Klaus Glendorff var som administrerende direktør hans chef i CAS på det tidspunkt. Det må være ham, der deltog i eventuelle forhandlinger. Situationen lige nu er, at de gerne vil kunne benytte en konstruktion, hvor 'næsen' på de Power Stow transportbånd, som de benytter, kan løfte, men det er de forhindrede i på grund af brugsmodellen.

Lars Thøgersen har bekræftet sin erklæring af 10. april 2007, hvoraf fremgår blandt andet:

"Forprojektet blev af mig præsenteret og gennemgået på et møde den 1. oktober 1997 med deltagelse af repræsentanter for SAS, CAD og SID. Disse tre organisationer havde alle deltaget i betaling af mit arbejde med udarbejdelse af Forprojektet, og jeg opfattede min præsentation af Forprojektet som omfattet af den fortrolighed, der gælder mellem konsulent og opdragsgiver. Jeg gjorde på mødet udtrykkeligt deltagerne i mødet opmærksomme på kravene til fortrolighed, og der var ingen indvendinger herimod.

Jeg er sikker på, at jeg kun medbragte et begrænset antal prints af Forprojektet. Jeg ved med sikkerhed, at SAS har modtaget et eksemplar, jeg tog selv et eksemplar med hjem efter mødet. Der blev mig bekendt ikke taget kopier af Forprojektet.

I mit følgende arbejde med Forprojektet og i de senere projektsfaser opretholdt jeg fortroligheden."

Lars Thøgersen har supplerende forklaret, at han deltog i drøftelser før indgåelsen af Forprojektet. Han lavede en grundig fremlæggelse og kommenterede den vægtige problemstilling i cargo rummet og for den medarbejder, der stod udenfor. Han kan ikke huske, om CAS havde fået et påbud fra Arbejdstilsynet på det tidspunkt.

Han gør det altid klart i den slags projekter, at der kan være mulighed for patent, hvorfor de andre parter skal iagttage fortrolighed. Det er en af de ting, som de uddannes i på Designskolen, så det kom selvfølgelig frem på mødet.

Han var bekendt med flexbåndet, da han lavede Forprojektet, og det er også afbilledet i projektet materialet. De ansatte i Novia, som deltog, sagde, at flexbåndet ikke virkede, men at

det var en idé, der var i gang. Han fik det vist i forbindelse med, at de viste ham de forskellige muligheder, som de havde. Selve flexbåndet var ikke særligt vigtigt for dem. Deres interesse var brugbar håndtering af post, og da ikke alt kunne køre på flexbåndets rulleløsning, for eksempel ikke en tyndt lastet postsæk, gik de væk fra den. Målet var, at alt skulle kunne køre på båndet, og de gik derfor over til en båndløsning. Han har aldrig set dropsnuden i lufthavnen. Han havde ikke været involveret i SAS Cargo.

Det var SAS, CAS og SID, der bestilte projektet. Han er overbevist om, at han har delt et eksemplar af Forprojektet ud til alle tre parter.

Han har set referatet fra mødet den 1. oktober før. Han har ikke gjort indsigelser om, at der mangler information fra mødet om fortrolighed. Han gør normalt opmærksom på, at noget skal tilføjes, når han opfatter det som vigtigt, især hvis det skal sendes ud til andre end til mødets deltagere. I dette tilfælde nævnte han ikke noget om det, da han jo havde gjort opmærksom på fortrolighedsbehovet, og referatet alene gik ud til de parter, som var til stede på mødet.

Hans virksomhed arbejder stadig med SAS, men i meget begrænset omfang.

Flemming Rasmussen har forklaret, at han i 1980'erne var sikkerhedskonsulent i Novia. I 1990'erne var han blandt andet arbejdsmiljøleder. De fik et påbud angående en Boeing 767, som havde et langt lastrum. De bad herefter Per Voldby om at udtænke en løsning. De startede med en rulleløsning, som kunne trækkes ind i maskinen. Dette oplyste de Arbejdstilsynet om, som bemærkede, at båndet skulle videre udvikles. Han lavede herefter vejledningen 'Tunge løft – Arbejdsstillinger'. Båndet, som fremgår af vejledningens side 4, klippede han ud af et eller andet blad. Han sagde til værkfører Henrik Sørensen, at han skulle tage idéen med tilbage til leverandøren, som først var Per Voldby og derefter Power Stow. Hans idé var, at det lignede noget, der kunne knække op og ned, hvorefter det var op til opfinderne at finde en løsning. Han gennemgik mange forskellige blade og magasiner. Han tør ikke sige, hvor billedet på side 4 blev taget fra. Han kunne blot se, at båndet kunne bruges i mindre målestok, måske også i flyene.

Claus Poulsen har forklaret, at han indtil for et par år siden var ansat i Novia som driftschef. Han var formand for sikkerhedsudvalget, da de fik påbuddene fra Arbejdstilsynet, og var dermed i høj grad bekendt med problemstillingen. De havde også fået et påbud tidligere, der

vedrørte den såkaldte 'natpotte', hvor de lastede 8-12 ton post i flyet hver nat. Efter påbuddet begyndte de at bruge anordningen 'Drop Nose'. Den har en vippeanordning, der peger nedad, hvormed posten kunne stuves i en passende arbejdshøjde. Posten blev ført videre på nogle løse bånd, som gik op og ned ved hjælp af et sæt ben under. Båndene blev fløjet med til Billund, og når man skulle aflaste, hældede båndene den anden vej ved, at benene blev sat under den anden ende.

Han var med til at påbegynde det såkaldte Forprojekt og deltog i formøder hos SID. Efter projektets start var han mindre med, da hans ansatte Carsten Johansson tog over. Han mener ikke, at de drøftede fortrolighed. Idéen var tværtimod, at alle skulle bidrage mest muligt for at få den bedste løsning. Carsten Johansson nævnte heller ikke noget med fortrolighed. Han er bekendt med flexbåndet. Deres tilgang til arbejdsmiljøproblemer var lidt 'klippeklister', hvor de blandt andet så på transportbånd fra andre dele af transportindustrien. De havde forskellige problemer med at laste bagagen. Det var ikke kun problematikken i det snævre lastrum.

Klaus Glendorff har forklaret, at han blev ansat i CAS i 1985. Han var administrerende direktør op igennem 1990'erne og har siden 2004 været ansat i SAS. Han er bekendt med påbuddene fra Arbejdstilsynet om at lette lastearbejdernes byrder og dæmpe lydgener. Han kan huske, at der blev nedsat en arbejdsgruppe. Han kan ikke huske teksten i Forprojektet, men han mener, at han har set det før. Da projektet skulle bruges, nyttede det ikke, hvis de ikke kunne fortælle deres medarbejdere om det. Han kan ikke huske, at han skulle have underskrevet en erklæring eller i øvrigt været med til at beslutte noget om fortrolighed. Skulle dette spørgsmål have været oppe, ville det være blevet afklaret med ham, og han ville have involveret bestyrelsesformanden. Han har ikke fantasi til at forestille sig, at en medarbejder skulle nikke til et krav om fortrolighed uden at involvere ham. Samarbejdet med SID blev diskuteret hos dem på møder, og deres medarbejdere blev også involveret. Der gjaldt den sædvanlige loyalitet, og da CAS var ejet af A. P. Møller, var der strenge krav til opførsel overfor samarbejdspartnere. Han kan huske, at han har mødt Lars Thøgersen. Han kan ikke huske, at han var med til et møde, hvor Lars Thøgersen præsenterede et projekt. Han kan ikke huske, om de har drøftet, om det var et projekt, der kun skulle bruges af de involverede eller også af tredjeparter.

Ved det såkaldte 'natpottefly' foregik det sådan, at man tog sæder ud om natten og/eller satte beskyttelse på sæderne. Derefter læssedes lastrummene under gulvhøjde og selve passagerrummet, hvor bagagen kom ind af passagerindgangen.

Efter hans hukommelse opstod behovet for en ny løsning, da Janni Spies købte nogle nye fly, hvor bagagen kunne lastes med containere. Den teknologi blev valgt fra, da vægten af containerne ville kræve en mellemlanding. Derfor forværredes problemerne med manuel bagagehåndtering.

Henrik Sørensen har forklaret, at han er værkfører på værkstedet for 'ground materiel'. Han har arbejdet med flexbåndet, der jo løste problemet fra lugemanden ned til stuve-manden. Han var selv den, der startede med at lægge en kæde ind i flyet. Per Voldby blev kontaktet, og det var økonomiske spørgsmål, der gjorde, at de ikke gik videre med Per Voldby. Det såkaldte 'natpottefly' tømte de hver aften for sæder. Et bånd på jorden kørte bagagen ind i flyet, hvor to bånd transportererede det videre.

På de fleste cargofly kommer godset ind bagfra. Cargofly kan være af samme størrelse som passagerfly.

Michael Friis har forklaret, at han har været ansat i Novia siden 1991 som bagageoperatør. Han har stået for intern undervisning og været sikkerhedsrepræsentant og dermed arbejdet med arbejdsskader. Han kan bekræfte, at de brugte flexbåndet i bagagehåndteringen i lufthavnen, som det fremgår af billedet i sagens bilag 19A. Det skulle være en blød kuffert, der skulle ind under sidste led på transportbåndet. Blev båndet løftet for højt, ramte det ofte forkert.

De fleste fly i dag kan lastes med containere.

Skønsmand Claus Elmeros har vedstået erklæringerne og supplerende forklaret, at der i begrebet 'Sufficiency of disclosure' ligger det krav, at opfindelsen skal være så tydeligt beskrevet, at en fagmand har tilstrækkelige instruktioner til, at han kan eftergøre det. En fagmand i denne sag vil formodentligt være bekendt med opbygningen og funktionen af flexbåndet, som han, hvis han så Forprojektet, antageligvis ville genkende ved beskrivelsen. Et udstedt patent vil som udgangspunkt være en del af det, som skal med i 'sufficiency of disclosure',

men det er vigtigt at holde sig for øje, at udgangspunktet er det aktuelle skrift, og dermed ikke det som eventuelle modhold måtte have af beskrivelser i deres patentskrifter.

Med pilene på billederne i Forprojektet vil det være nærliggende for en fagmand at indføre en drivfunktionalitet for at udvikle pilens bane.

I henhold til den gængse forståelse er der forskel mellem fagmandsbegrebet ved brugsmodeller og ved patenter. Det er hans formodning, at Patent- og Varemærkestyrelsen vælger at fortolke EPO's praksis om 'problem and solution' sådan, at vurderingen af, hvad fagmanden skal være opmærksom på ved en brugsmodel bliver snævrere end ved et patent. Efter hans personlige mening er det kunstigt at afgrænse en fagmands kendskab på den måde. Som det fremgår af svar 38 er det hans opfattelse, at der ikke i brugsmodellens krav 1 er basis for at begrænse fagmandens område til passagerfly alene. I bilag 16 får fagmanden den pegepind, at der kan være andre relevante områder, herunder lastbiler. Han vil med udgangspunkt i bilag 16 have en motivation til at kigge på bilag 14, bilag 15, bilag 25 og bilag 26. De fire skrifter ville han være bekendt med.

Når man skal se på det objektive tekniske problem, skal man med 'problem and solution' tage udgangspunkt i den nærmest kendte teknik. Det vil være bagvendt at sige, at han først har været ude at kigge på bilag 14, bilag 15 mv. og derefter begynder at opfinde. Det, der er det relevante spørgsmål, er, om man kan stykke løsningen sammen ud fra kendt teknik. En fagmand inden for brugsmodeller og indenfor patenter har samme evne. Der er en indikation af, at fagmanden indenfor brugsmodeller ser et snævrere felt, men han burde have samme evner. En fagmand kan rent hypotetisk godt være et team. Fagmanden kunne konsultere forskellige fagfolk, hvorfor det er relevant at se det sådan, at han ville kunne inddrage viden fra andre. Man kan ikke forvente, at fagmanden både er elektronikekspert, stål-ekspert mv., men et team vil kunne lave nærliggende konstruktioner. Fagmanden skal opfinde, og teamet vil kunne bistå med de tekniske, faglige konstruktioner. Det interessante er, hvor de får erkendelsen fra.

Den nærmest kendte teknik skal være en løsning, der er mest egnet som springbræt. Bilag 6 har flere træk til fælles med opfindelsen, og efter hans vurdering vil bilag 6 være det mest egnede springbræt. Det beskriver også arbejdsbelastningsproblemer. I forhold til hans svar 18 kan det uddybes sådan, at med apparatet i bilag 6 kan fagmanden ikke se, at problemet er for enden af båndet. Det vil stadig være forbundet med vanskelige og u håndterlige løst at bruge det apparat. Det kan derfor ikke antages som et identificeret problem, at udfor-

dringen ligger for enden af bagagebåndet. Når fagmanden skal vurderes, er det relevante ikke, hvad han *kunne* vælge, men hvad han *ville* vælge. En fagmand kan godt være stillet over for en situation, hvor der er flere nærliggende løsninger, men er der flere løsninger til det samme problem, vil der garanteret være en løsning, der er bedre end andre. Denne løsning udfindes ved fagmandens faglige vurderinger og ikke bare en automatisk reaktion. Man taler om en 'pointer'. Det drejer sig om, hvorvidt fagmanden er tilskyndet til at gå i en bestemt retning for at søge. Der er problemer, der er af mere generisk karakter, hvor man gerne vil finde løsninger, der optimerer en kendt teknik til bedre, billigere og hurtigere løsninger. Betragtningen om en 'pointer' er relevant i situationer, hvor der er flere kendte løsninger. Det er ikke noget krav for fagmanden, at han skal vælge en af dem, men det vil være naturligt for ham. På tegningen i Forprojektets side 18 er der indikeret en løsning, men fagmanden ville skulle ombygge transportøren i bilag 6 for at få den til at passe med billedet. Fagmandens fiktive team ville have de fornødne forudsætninger for at bygge bilag 6 sammen med konstruktionen i Forprojektet, hvis der var fokus på de arbejdsmiljørelaterede spørgsmål. Konstruktionen i bilag 15 er ret høj, og det ville være en temmelig kompliceret teknisk løsning at skulle kombinere det med bilag 6. En fagmand med maskinbyggerbaggrund ville kunne have forudsætningerne for at bygge dem sammen. Efter hans opfattelse har bilagene 14, 15, 26 og 30 alle løsninger med vippeanordninger. Dertil kommer Forprojektet med en række løsninger.

Han er enig i, at første skridt er at forstå kravet ved nyhedsvurderingen. Hvis et modhold skal tage nyheden af et krav, skal samtlige træk genfindes. Fagmanden skal efter hans opfattelse have samme evner i sager om brugsmodeller som i sager om patenter. Med hensyn til frembringelseshøjde respektive opfindelseshøjde er han enig i, at lovens krav ved brugsmodeller er 'tydelig adskillelse' og ved patenter er 'væsentlig adskillelse' fra kendt teknik. Der er lagt op til, at der skal være en forskel, men hvordan den præcis skal vurderes, har lovgiver ikke givet meget fortolkningsbidrag til. Det bliver op til domstolene.

I forhold til hans svar 10 opfatter han det sådan, at Patent- og Varemærkestyrelsen fastlægger, at fagmanden ved mindre ved brugsmodeller end ved patenter. Han har imidlertid svært ved at forestille sig en fagmand, der ikke skal bruge hele sin viden, men det er efter hans opfattelse et juridisk spørgsmål, da det smitter af på brugsmodellovens bestemmelse om tydelighedskravet.

Fragtfly lastes ofte bagfra, og det er så vidt vides også det mest almindelige i lastbiler, hvor man kan stå op. Passagerfly lastes og losses fra siden, hvilket afføder et behov for, at transportbånd kan køre om hjørner. Der er derudover den forskel, at der er et højde- og højre- og højreproblem i passagerfly. Bilag 16 løfter bagagen op i flere højder. Det løser ikke det sidevejs problemet. Han er enig i, at bilag 6 beskæftiger sig med at føre bagagen ind i og frem inde i lastrummet. Det vedrører ikke problemstillingen om at aflevere bagagen i forskellige højder. Der er ingen henvisninger til lastbiler i bilag 6. Fagmanden har ikke med bilag 6 en 'pointer' til at kigge på lastbiler. I bilag 16 er der en henvisning til at søge på lastbiler. Bilag 16 synes ikke at have et selvstændigt drev og forekommer at være en meget høj konstruktion. Den kører ikke i flere forskellige planer. Mekanismen, der styrer vægtningen, ligger under transportdelen. Det vil ikke være nærliggende at sammenligne den med bilag 6. Bilag 14 og 15 omhandler ikke fly og dermed heller ikke den del af trækket, hvoraf det fremgår, at det foregår inde i et fly.

Gennemgangen af trækkene gør, at man kommer frem til, at transportørerne indbyrdes skal kunne dreje, hvilket adresserer den problemstilling, der er identificeret. Løsningen i bilag 26A, hvor man står i en 'kurv' ved siden af et lille transportbånd, kan ikke være i et fly. Kurven vil definere, hvor langt man vil kunne komme ned, og som den fremstår her, vil den ikke kunne komme ned på bunden. Der er efter hans vurdering ikke nogen pointer i bilag 26A mod bilag 6 eller fra bilag 6 til denne konstruktion.

Sammenholdes brugsmodellens træk med Forprojektet findes træk b på figuren. Træk c kan ikke ses. Der er ikke to transportører, der skydes ud fra hinanden. I det hele taget viser figuren ikke frembringelsens område.

Stridsbrugsmodellens krav 2 fremgår ikke af nogen af de modhold, som han har set. Han mener ikke, at det forhold, at operatøren har fokus på bagagearbejderen, er det samme som, at fagmanden vil have dette fokus.

Parternes argumenter

Power Stow har gjort gældende, at retten skal vurdere sagen på et nyt grundlag i forhold til Ankenævnets afgørelse, da der er kommet nye faktiske oplysninger. Dels er der spørgsmålet om aktindsigt i Forprojektet, dels det at skønsmanden har ændret vurderingen af nærmest

kendt teknik. Endelig er området for den relevante teknik blevet bredere. Hertil kommer, at det under den administrative sagsbehandling ikke er muligt at afhøre vidner. Der er derfor nye oplysninger. Retten skal foretage en fuldstændig prøvelse og dermed ikke holde sig til at efterprøve Ankenævnets afgørelses gyldighed.

Det står klart, at der i starten af 1990'erne var stort fokus på arbejdsmiljø i flyenes lastrum. Efter Arbejdstilsynets påbud kom der en mulig løsning med Voldbys patent, idet hans løsning fjernede lugemandens problem. Arbejdet omkring disse arbejdsmiljøproblemer foregik i arbejdsgrupper, herunder arbejdet i Forprojektet, der mandede ud i brugsmodellen.

Ved vurdering af, om stridsbrugsmodellen opfyldte lovens krav til registrering, brugte patentmyndighederne bilag 16 som modhold. Men skønsmanden har imidlertid vurderet, at det burde være bilag 6, Voldbys patent, der er nærmest kendte teknik. Ved beskrivelsen af træk a-h kan man se, at træk a-e er kendt teknik, og at der først fra træk f er nye træk. Træk f er trækket med koblingselementer, der skal til for at kunne få konstruktionen ind i et fly, hvilket ikke foregribes af bilag 16. Det ligger derimod i forlængelse af bilag 6. Træk g er uklart i sin definition af 'respektiv aktiverbar', og i fogedsagen fandt man ikke dette træk væsentligt. Power Stow gør på den baggrund gældende, at retten godt kan se bort fra mindre væsentlige træk. Det relevante spørgsmål er, om det i alt væsentlighed ville være nærliggende at komme frem til opfindelsen. Her fremgår det af skønsmandens svar 45b, at det er træk h, der er det vigtige. Konsekvensen af denne gennemgang er derfor, at kendes dette træk allerede, er der manglende frembringelseshøjde. Brugsmodellen skal herefter kendes ugyldig.

Der skal tages stilling til, hvilke skrifter der var en del af kendt teknik, da frembringelsen skete. Det følger af brugsmodelloven § 5, stk. 2, at det skal vurderes, hvornår dokumentet var alment tilgængeligt. Her er det ifølge teorien ikke et spørgsmål om, hvem der måtte have kendt til det, men at det var tilgængeligt på en sådan måde, at en bredere kreds kunne have mulighed for at skaffe sig adgang til materialet. I denne sag gøres det gældende, at Forprojektet var tilgængeligt før frembringelsen af brugsmodellen, ligesom det kom frem under forklaringerne, at den faktiske brug af flexbåndet var kendt. Forprojektet blev udarbejdet til SAS, CAS og SID og blev præsenteret i oktober 1997. Der foreligger intet skriftligt om hemmeligholdelse. Efter Power Stows opfattelse er der heller ikke udtrykt noget om dette, og Lars Thøgersen havde ikke bemærkninger til referatet. Af Glendorffs vidneforklaring, der var meget klar, fremgår det, at der ikke var fortrolighed, ligesom Stig Thygesen heller ikke var bekendt med, at der skulle have været fortrolighed. Der er ikke fremlagt en under-

skrevet erklæring om hemmeligholdelse, og den u-underskrevne erklæring er fra maj 1998, hvilket er et halvt år efter offentliggørelsen. Det var ikke op til Lars Thøgersen at bestemme fortrolighed. Der var nogen, der havde bestilt noget af ham, og bestilleren ønskede ikke, at det skulle være fortroligt. Dermed er ankenævnsafgørelsen fra 24. november 2000 i AN 1996 00920 ikke sammenlignelig. Lars Thøgersens forklaring skal bedømmes ud fra, at han har samarbejdet med SAS og har en klar interesse i hemmeligholdelsen. Hertil kommer, at Forprojektet var blevet sendt til Arbejdstilsynet. Bestemmelsen i markedsføringsloven § 10 – den daværende § 19 - forudsætter, at der er tale om en erhvervshemmelighed. Da der i denne sag ikke er tale om fortrolighed, kommer situationen ikke ind under § 19. At der skulle gælde en generel loyalitetsbestemmelse bestrides, men et sådant princip viger under alle omstændigheder for *lex specialis*, som i denne situation er markedsføringsloven.

Udover den manglende fortrolighed ved selve møderne er der også spørgsmål om aktindsigt. Beskæftigelsesministeriets brev af 4. marts 2009 viser, at man ville have fået aktindsigt. Det er korrekt, som anført af modparterne, at det er en hypotetisk situation, men det vil enhver vurdering af det spørgsmål være i dag. Forprojektet fremgår af listen over dokumenter på sagen. Der er en formodning for aktindsigt, og den hypotetiske vurdering er helt legitim og kan lægges til grund i denne sag. Der er dermed et meget centralt dokument i sagen, som har været offentligt tilgængeligt.

Når frembringelseshøjden skal vurderes, anfører Koktvedgaard i Festskrift til Ulf Bernitz, at der i den konkrete vurdering af frembringelseshøjden skal være en 'ikke helt ringe strenghed i bedømmelsen'. Det er fremgangsmåden 'problem and solution', der er den vedtagne måde hos såvel Patent- og Varemærkestyrelsen som den Europæiske Patentorganisation. Det fremgår af teorien på området og er bekræftet af skønsmanden. Metoden består af tre elementer. For det første skal den nærmest kendte teknik fastslås. Dernæst skal der ses på, hvad opfindelsens objektive problem er. Endelig som det tredje element skal der spørges, om det ville være nærliggende for en fagmand at komme frem til frembringelsen.

Når man ser på den nærmest kendte teknik, må der tages udgangspunkt i skønsmandens svar. Der er i forhold til stridsbrugsmodellens tekniske område ikke basis for at skelne mellem passagerfly og fragtfly. Det er klart, at det vil være lettere at opfylde kravet til frembringelseshøjde, når man indsnævrer området til trange fly. Det er der imidlertid ikke grundlag for at begrænse det til, hvorfor dette er forkert i Ankenævnets afgørelse. Det tekniske område er bredere, nemlig lastrum som sådan, og kan dermed omfatte tog, fly mv. Fag-

manden er som altid en almindeligt kyndig person, der kan fungere i team. Han har adgang til al kendt teknik og kan kombinere ting. Skønsmanden har fastslået, at en fagmand i denne sag har samme kendskab som i en patentsag. Det følger af skønsmandens svar 51b. Fagmanden vil derudover kende de initiativer, der var i lufthavnen på dette område.

Efter fast praksis i den europæiske patentmyndighed skal man gå ud fra den kendte teknik, som kræver mindst mulige konstruktive ændringer for at komme fra denne over til frembringelsen. For skønsmanden er det entydigt bilag 6, der er den nærmest kendte teknik. Det standpunkt er en væsentlig ændring i forhold til Ankenævnets afgørelse. Hermed skal man, når bilag 6 er springbrættet, se på, hvad det objektive problem bliver. Det objektive problem er, at bagagen er kommet hen til bunden af båndet. Det er dermed ikke længere lugemanden, der er det objektive problem, men 'stuveren' der skal afhjælpes. Fagmanden vil, når han skal løse disse problemer, se på bilag 6. Det er ikke korrekt, at man i bilag 6 ikke kan sætte drivkraft på hver enkelt enhed. Fagmanden vil endvidere ifølge skønsmanden se på bilag 14, 15, 26 og 30. Det følger også af dansk praksis, at man lægger vægt på, hvad der er det centrale i trækket. De centrale træk er træk d og h, der i øvrigt skal ses sammen. Skønsmanden kunne ikke se en klar forklaring på træk g, hvorfor det må tilsidesættes. Det afgørende er, om fagmanden ville kombinere de givne elementer. Det er helt oplagt at bruge viden om vippeanordninger, og er en løsning oplagt, skal registrering nægtes. Træk h kan findes i løsningen i bilag 19 ved at sætte en kuffert under, en ganske simpel teknik, som det var oplagt at mekanisere. Dermed opfylder brugsmodellen ikke kravet om frembringelseshøjde. Det følger af U2008.2554H, at det at udbygge en mekanik med en oplagt automatisk tidsstyring ikke havde den fornødne opfindelseshøjde. Hertil kommer, at en fagmand skal ses som et team. Det er klart, at den relevante fagmand ville kombinere det nævnte modhold, og skønsmanden har bekræftet, at der var flere anordninger med vippeanordninger. Det ville derfor have været nærliggende for en fagmand at kombinere dette. Dette gør i sig selv, at der ikke er den fornødne frembringelseshøjde.

Det eneste væsentlige er træk h. Her er skønsmandens udmelding klar i forhold til Forprojektet. Der ses ikke tydelige drivmidler, men det ville ifølge skønsmanden være nærliggende for en fagmand at tilføje, hvilket er det afgørende. Det er klart, at Forprojektet allerede ved dets titel er relevant for fagmanden at inddrage. Dokumentet skal ikke betragtes som et tilfældigt dokument. Det var tværtimod det projekt, der lå forud for brugsmodellen.

Skønsmanden har endvidere bekræftet, at brugsmodellens objektive problem løses i bilag 26 og bilag 30. Der er nogle elementer, der ikke er relevante, men fagmanden ville fokusere på, hvordan godset bevæger sig henne for enden, herunder de sidevejs bevægelser. Der er ikke noget i dette, som et fagmandsteam ikke ville kunne løse. Man skal hele tiden holde sig for øje, at fokus helt generelt har været at løse de arbejdsmiljømæssige problemer. I bilag 14 løser man det med en vippeenhed på et transportbånd. Det ligger derfor som en implicit 'pointer' for fagmanden i nærværende sag til at vælge en vipbar løsning. Også andre modhold indeholder løsninger på de arbejdsmiljømæssige problemer, hvilket bilag 6 også vedrører. Den dimensioneringsmæssige forskel til bilag 6 kan løses ved almindelige ingeniørmæssige overvejelser.

Selv hvis retten skulle lægge til grund, at det er bilag 16, der er nærmest kendte teknik, har brugsmodellen ikke frembringelseshøjde. Det eneste i stridsbrugsmodellen, der eventuelt kan opretholde brugsmodellen, er træk f-g-h. Træk g alene kan som tidligere bemærket ikke opretholde brugsmodellens registrering. Med en kombination af bilag 7 og 16 ville man, som en nærliggende løsning for fagmanden, have en kombination med den vipbare teknik. I forhold til RASN's subsidiære påstande, gøres det principalt gældende, at domstolene kun i begrænset omfang kan ændre en brugsmodel efter en vurdering af nye krav. En ændring må kræve ny prøvning ved patentmyndighederne. Subsidiært gøres det gældende, at RASN ikke har dokumenteret, at kravet til frembringelseshøjde herefter ville være opfyldt. RASN har bevisbyrden herfor, men har ikke stillet skønsmanden et eneste spørgsmål om det reviderede kravsæt på trods af, at RASN har haft al mulighed for det.

RASN A/S har som hovedintervenient gjort gældende, at man ved at vedtage brugsmodellens krav om 'tydelig adskillelse' har indført et andet og lavere krav end patentlovens krav om opfindelseshøjde. Der er lettere adgang til registrering, der som udgangspunkt sker uden prøvelse og som bekendt for en kortere varighed end patentet. Skønsmanden synes imidlertid ikke at være enig i dette, men Sø- og Handelsretten må følge forarbejderne til loven, hvorefter der skal være forskel på frembringelseshøjde og opfindelseshøjde. Ved efterprøvelsen af, om en brugsmodel har frembringelseshøjde, kan praksis fra patentretten ikke uden videre anvendes.

Power Stow har ikke fået medhold i sin begæring om udslettelse, hvorefter afgørelsen om registrering i 2 instanser er opretholdt. Der er ikke nu i sagen for retten tale om nye

modhold, da alt materiale har været forelagt for Ankenævnet. Det eneste, der er nyt, er det nu fremdragne eksempel med at lægge en kuffert under Power Stows flexbånd. Det vil sige, at brugsmodellens gyldighed er prøvet to gange af Patent- og Varemærkestyrelsen og derefter af Ankenævnet en gang. Der skal herefter meget til, før domstolene ændrer en sådan vurdering. Der gælder en meget stærk formodning for, at brugsmodellen er gyldig, og bevisbyrden er Power Stows, og det skal ikke blot sandsynliggøres, men godtgøres, at patentmyndighedernes afgørelser er forkerte. Der er ikke megen praksis på brugsmodellens område, men mange sager inden for patentrettens område. Den eneste dom, hvor patentmyndighedens skøn faktisk blev ændret, er U1989.548H om Køge Bugt Strandpark. Her erklærede Højesteret et patent på en fremgangsmåde til omformning af kystlinjer ugyldigt på grund af manglende nyhed og opfindeshøjde.

RASN bestrider, at Forprojektet har været offentligt tilgængeligt. Parterne havde nedsat en arbejdsgruppe CAS, SAS og SID i et samarbejde og med fælles betaling, idet alle havde en interesse i at få løst problemet for lastarbejderne. Der er naturligvis formodning for, at et sådant samarbejde om at løse et teknisk problem var omgivet af fortrolighed. Det er svært at komme udenom, at der er en loyalitetsforpligtelse mellem forretningspartnere. Man kaster sig ikke ud i kostbare projekter, hvis man ikke forbeholder sig muligheden for at gå videre med en eventuel patentansøgning. Retten skal lægge vægt på Lars Thøgersens forklaring, der er i overensstemmelse med dette, og med det som man ville forvente for enhver konsulent i et sådant projekt. Stig Thygesen var ikke med til møderne og har som ansat i Novia særlige interesser. Af Niels Erik Danielsens håndskrevne notat fremgår det, at man har været klar over, at man havde lang vej i udviklingen. Der er ikke noget underligt i, at der indtil dette tidspunkt ikke var underskrevet fortrolighedserklæringer, da parterne - frem til det tidspunkt, hvor de ikke kunne blive enige om at gå videre - var bundet af en almindelig loyalitetsforpligtelse efter dagældende markedsføringslov § 19. Denne fortrolighed blev da også respekteret, idet projektet blev i denne snævre kreds. At det er sendt til Arbejdstilsynet som led i håndteringen af de udstedte påbud, ændrer ikke ved dette. Efter praksis er der da heller ingen tvivl om, at fortrolighed kan vedtages stiltiende. Det ville umuliggøre megen udvikling, hvis man ikke kunne dele udvikling internt med sine medarbejdere og nærmeste samarbejdspartnere. Dette er beskrevet i såvel de lovforberedende arbejder som i praksis, og der er nødvendigvis relativt vide rammer for, hvem man kan drøfte sagen med, inden et forprojekt som det foreliggende kan inddrages som et relevant modhold. Arbejdstilsynet,

som modtog en kopi af Forprojektet fra Niels Erik Danielsen, SID, har været bundet af samme fortrolighed. Man kan ikke forestille sig, at Arbejdstilsynet kan udføre sit arbejde, hvis alt det, som de får kendskab til, omfattes af fuld ret til aktindsigt. I forhold til skrivelsen fra Beskæftigelsesministeriet er det afgørende, at Arbejdstilsynet aldrig ville have truffet en afgørelse om at udlevere Forprojektet uden at have hørt SAS først. SAS ville være kommet med en indvendig, hvilket svaret fra Beskæftigelsesministeriet ikke tager højde for. Offentlighedsloven § 4 udelukker, at man går på fisketur. Man søger aktindsigt i et konkret sag, hvilket den fremlagte liste i sagen også viser. Forprojektet er dermed ikke at betragte som kendt teknik ved vurdering af kravet om frembringelseshøjde og kan ikke bruges som modhold.

Det tekniske område i sagen er tydeligvis et område, hvor udviklingen går langsomt. Det følger allerede af de fremkomne modhold. Det er derfor åbenbart, at vi er indenfor et område, hvor der længe har været behov for at finde en løsning, det man kalder 'a long felt need'. Det smitter af på kravet til frembringelseshøjde, idet det indgår i vurderingen, at ingen på trods af mange forsøg har fundet løsningen som i brugsmodellen. Når teknikkeniveau i en lang periode har været stabilt, kan selv en relativt ubetydelig nydannelse være et mærkbart fremskridt. Power Stow foretager imidlertid et mosaik modhold, hvilket ikke er tilladt. Det stærkeste tegn på, at brugsmodellen har frembringelseshøjde, er, at Voldby efter egen forklaring ikke løste problemet i sit patent. Skønsmanden tager derfor fejl i sin meget brede afgrænsning af de elementer, der stod til rådighed for løsningen. Løsningerne i Mærsk natfly 'Natpotten', hvis funktion ikke er særligt vel afgrænset i retten, var heller ikke løsningen på problemet. Dermed står det igen tilbage, at brugsmodellen har den fornødne frembringelseshøjde. Man opererer som bekendt med 'first to file' princippet. At Voldby havde tænkt over problemet, er ligegyldigt, idet det ligger fast, at der skal være en 'pointer' for, at fagmanden kunne kombinere de enkelte elementer. Om dette anfører Kockvedgaard, at det afgørende er, hvorvidt selve kombinationen er så nærliggende, at den kan løses, uden at man skal finde nye veje, men ved blot at kombinere gængs teknik.

Det næste spørgsmål er, hvad der skal forstås ved en fagmand i brugsmodelsager. Patent- og Varemærkestyrelsens standpunkt var skønsmanden uenig i. Ifølge Ankenævnet skulle fagmandens viden begrænses til frembringelser, der fokuserer på løsninger i fly 'under trænge arbejdsvilkår'. Skønsmanden svarer derimod anderledes i svar 10, men anfører samtidigt, at det er en fortolkning af brugsmodelloven og dermed et juridisk spørgsmål. Skønsmanden begår endnu en juridisk fejl ved at henvise til bilag 16 for at kunne pege på

modhold vedrørende lastbiler, når han samtidigt anfører, at bilag 6 er nærmest kendte teknik. Med bilag 6 som udgangspunkt kan lastbiler ikke inddrages. Lastbiler bør derfor udelukkes for fagmandens område, og for så vidt angår bilag 6 bemærker skønsmanden, at det ikke indeholder træk g.

Hvad er så den nærmest kendte teknik? I forbindelse med udstedelsen af brugsmode-len krævede myndighederne, at den blev nærmere specificeret i forhold til bilag 16, hvilket resulterede i, at træk d kom ind. Man kan naturligvis lave en 'problem and solution' mod begge modhold – bilag 16 og bilag 6 - men problemet er stadig rigtigt defineret i spørgsmål 18. Power Stow anfører, at når der er flere løsninger på et problem, opnår man ikke frembringeshøjde ved at vælge en. Det er ikke korrekt. Kunsten er at vælge det rigtige. Power Stow argumenterer ud fra en situation, hvor man har indset, hvordan problemet skal løses. Det kan man ikke. Frembringelsen ligger i åbenbaringen om, hvordan man får stykgodset bragt frem i den rigtige højde. Det viser bilag 16 ikke. Tages der udgangspunkt i bilag 16, fremgår det af skønsmanden svar 5g og 9, at træk d og træk f ikke er opfyldt. Skønsmanden afviser i svar L, at der vil være tilskyndelse til at kombinere bilag 16 med bilag 14 eller bilag 15. Efter Power Stows forslag om at kombinere konstruktionerne fra Forprojektet med bilag 16 vil man fortsat mangle en del træk. Man kan også henviser til EPO's guidelines, hvoraf det fremgår blandt andet: 'In practice, the closest prior art is generally that which corresponds to a similar use and requires the minimum of structural and functional modifications to arrive at the claimed invention', som viser at skønsmanden ikke har en korrekt opfattelse af 'closest prior art'.

Ved gennemgangen af bilag 6 som modhold skal man stedse huske, at det er de enkelte dele, som skal fremgå af modholdet. Her er det tydeligt, at hverken træk g eller træk h er til stede. Power Stow søger herefter at kombinere bilag 6 og stort set resten af de præsenterede modhold i sagen. Flexbåndet kombineres med patentet, hvorefter man løser den forreste dels vipbarhed ved at sætte en kuffert under. Men det giver ikke midler til at variere hældningen, idet kufferten ikke er 'middel' i træk h's forstand, ligesom kufferten ikke giver mulighed for variation i højden eller i siden. Dertil kommer Voldbys forklaring om, at kufferten greb ind i rullerne. Ifølge Michael Friis var man fortsat nødt til at løfte stykgodset i sidste led. Endelig kunne det være svært at finde en egnet blød kuffert. Dette bekræfter skønsmanden i svar X og Y. At stridspatentet imidlertid løser dette problem, fremgår af svar A. Skønsmanden an-

giver endvidere i svar 57, at man ikke kan kombinere bilag 6 med flexbåndet i den faktiske udførsel eller med kuffertløsningen.

Man kan ikke overføre dogmer fra patentretten til brugsmodelretten. Meningen med brugsmodelloven er at give mulighed for at beskytte relativt simple frembringelser. For at Forprojektet skulle have været relevant som modhold, er det endvidere vigtigt at gøre opmærksom på, at der skulle have været en afbildning, som en fagmand kunne udføre frembringelsen efter. Der skal ifølge teorien ganske meget til for, at tegninger alene skal kunne bruges som modhold. I Forprojektets illustration på side 18 vises intet om sidevejs bevægelse. På side 19 er der ikke vist den første transportør, der er ikke vist drivmidler, og der er ikke vist de op- og nedgående retningers nærmere funktioner. Der er ikke noget at sige til, at der ikke var en løsning i Forprojektet, eller at der gik yderligere 3½ år fra Forprojektet til løsningen. Skønsmanden er da også enig i, at bilag 7 ikke indeholder tilstrækkelige informationer til at komme frem til frembringelsen.

Sammenbygningen af bilag 6 med bilag 26 er irrelevant, idet den angår lastbiler. Hertil kommer, at allerede fordi den kurv, som bagagemedarbejderen står i, forhindrer, at man kan komme ned til gulvet, er det ikke relevant. Dette fremgår også af skønsmandens svar AA, AB og AC. Herved er bilag 30 og 26 ubrugelige som modhold. Der er ikke nogen opfordring til at foretage en sammenbygning. Skønsmanden bekræfter, herunder i svar 51f, 51j, AKi og AKii, at det ville kræve en frembringelsesindsats, hvis man skulle foretage de sammenbygninger, som Power Stow har søgt at stille sammen. Det forhold, at skønsmanden afviser dette trods Power Stows forsøg på at føre ham ind på denne tankegang, gør det desto klarere, at der er frembringeshøjde ved brugsmodellen.

I forhold til den subsidiaire påstand gøres det gældende, at det ville være i strid med hele systemet, hvis ikke domstolene kan ændre i en kravbeskrivelse. Der kan ikke hentes op fra beskrivelse, men en indbyrdes ommøblering og/eller sammenskrivning af kravene, som tilfældet er her, må der være adgang til. Det er herefter op til Power Stow at belyse, hvordan hvert og et af underkravene kan angribes. Det er ikke muligt for RASN, som Power Stow ellers gør gældende, at få en omprøvning, når der verserer sag ved domstolene, og skulle brugsmodellen under denne sag blive kendt ugyldigt, kan RASN ikke gå tilbage til Patent- og Varemærkestyrelsen og få den ændrede beskrivelse registreret. Det må noteres, at der ikke er rejst indvendinger mod sammenskrivningen af krav 2. RASN lægger op til, at uanset

om de får medhold i den principale påstand, kan Sø- og Handelsretten i et obiter dictum forholde sig til netop dette spørgsmål om vurdering af en ændret kravbeskrivelse.

Ankenævnet for Patenter og Varemærker har gjort gældende, at der ikke er sikkert grundlag for at tilsidesætte Ankenævnets afgørelse. Ankenævnet kan i det hele tilslutte RASN's bemærkninger om frembringelseshøjde. Ankenævnet har derfor alene nogle få bemærkninger til de påståede nye oplysninger. Det, som Sø- og Handelsretten skal tage stilling til, er Ankenævnets skønsmæssige afgørelse, der er truffet på baggrund af Styrelsens og Ankenævnets behandling. Disse organer er begge karakteriseret ved høj sagkyndighed, og det fremgår af bekendtgørelsen om Ankenævnet, at det er sammensat på en sådan måde, at det skal repræsentere den højest mulige sagkyndighed. Herefter er det parternes ansvar at oplyse sagen. Det er en såkaldt ansøgningssag, hvor der stilles høje krav til at få fremlagt alt relevant materiale. Power Stow har haft rig mulighed for at bringe den faktiske brug af flexbåndet eller 'natpotteflyet' ind på et tidligere tidspunkt. Det er fremgået, at disse oplysninger ikke er nye, og de ville kunne have indgået i sagen tidligere.

Det følger af retspraksis, at der skal meget til at tilsidesætte en sådan administrativ, skønsmæssig afgørelse. Domskonklusionen lyder ofte, at der ikke er det fornødne sikre grundlag for at tilsidesætte Ankenævnets afgørelse, og Østre Landsret henviste i U2008.2554H tillige til nævnets sammensætning. Det følger heraf, at der skal være væsentlige nye faktiske oplysninger, for at domstolen kan tilsidesætte Ankenævnets afgørelse. Der er imidlertid ikke kommet nogen væsentlige nye modhold. De yderligere oplysninger er skønserklæringen, oplysningen om kufferten og brevet om aktindsigt. Erklæringen fra skønsmanden viser, at kravet til frembringelseshøjde er opfyldt. Dermed har Power Stow ikke løftet bevisbyrden. Det er ikke væsentligt nye oplysninger, når skønsmanden vælger at fremhæve bilag 6 som den væsentligste nye teknik. Bilag 6 var med i patentmyndighedernes vurdering. Faktum er, at det ikke fratager frembringelsen frembringelseshøjde, uanset hvilken bilag man anser som nærmest kendte teknik. Under afhøringen af skønsmanden viste det sig, at han har brugt nogle oplysninger i bilag 16 til at drage konklusioner omkring bilag 6. Man kan derfor ikke lægge skønsmandens vurdering på dette punkt til grund. Uanset at der måtte være et kendskab, er fagmanden ikke tilskyndet at foretage denne sammenligning. Da de relevante modhold ikke fratager brugsmodellen frembringelseshøjde, kan der i sig selv ikke være tale om nye væsentlige oplysninger. Bilag 6 indeholder ikke i sig selv noget om at vari-

ere hældningen. Dertil kommer, at den fremkomne kuffertløsning var upraktisk og ikke adresserede problematikken ordentligt. Løsningen i 'natpotteflyet' var efter vidneforklaringerne noget uklar i teknikken, men fungerede tilsyneladende. Da der ikke er nye, væsentlige oplysninger, der samlet set giver grundlag for at give Power Stow medhold i udslettelsespåstanden, skal Ankenævnets afgørelse om at stadfæste styrelsens vurdering stå ved magt.

Sø- og Handelsrettens afgørelse

Sø- og Handelsretten skal indledningsvist bemærke, at Forprojektet fra 1997 ikke kan anses for at have været kendt teknik, da stridsbrugsmodellen blev registreret, idet projektet som anført i Ankenævnets afgørelse alene var kendt i en snæver og veldefineret kreds. Arbejdstilsynets udtalelse af 4. marts 2009 kan ikke tillægges betydning, idet Arbejdstilsynet synes at overse, at aktindsigt ikke kunne være givet uden forudgående høring af SAS, som med føje ville kunne have modsat sig en sådan begæring.

Det fremgår af lov om brugsmodeller § 5, stk. 1, at det er en betingelse for at kunne opnå brugsmodelregistrering, at en frembringelse tydeligt adskiller sig fra det, som var kendt før tidspunktet for ansøgningen. Kravet om, at frembringelsen tydeligt skal adskille sig fra allerede kendt teknik, ligger ifølge lovens forarbejder på et lavere niveau end kravet til opfindeshøjde indenfor patentretten. Det følger heraf, at afgrænsningen af det teknikområde, som den relevante fagmand vil have kendskab til, som udgangspunkt vil være snævrere end det, som vil være relevant ved vurdering af et patent, således som det også fremgår af Patent- og Varemærkestyrelsens vejledning. Sø- og Handelsretten kan tilslutte sig Patent- og Varemærkestyrelsens vurdering af, at den relevante fagmand beskæftiger sig med lastning og losning af flyvemaskiner og dermed er bekendt med de specielle og trange arbejdsforhold, som dette er forbundet med. Retten finder ikke, at der i forarbejderne til brugsmodelloven er holdepunkter for skønsmandens udsagn om, at den relevante fagmands område, kan udvides, herunder til at omfatte lastbiler. Sø- og Handelsretten er endvidere enig i Patent- og Varemærkestyrelsens vurdering af, at patentet WO 98/54073 er nærmest kendte teknik, idet det danske patent DK 170863 ikke indeholder midler til at variere hældningen i transportørbanen. De fremkomne oplysninger om den faktiske brug af flexbåndet og en understøttende kuffert i Kastrup Lufthavns bagagehåndtering kan ikke ændre ved denne vurdering. Herefter og idet de øvrige modhold, selv ikke hvis bilag 7 – Forprojektet – inddrages, ikke ifølge skønserklæringen kan fratage brugsmodellen frembringelseshøjde, tages Anke-

nævnets påstand om frifindelse til følge tillige med RASN's principale påstand om, at Power Stow skal anerkende, at brugsmodellen opfylder brugsmodellovens betingelser for registrering. Der er herefter ikke grundlag for at prøve RASN's subsidiaire påstande om ændrede kravsæt.

Power Stow skal under hensyn til sagens resultat betale sagsomkostninger til Ankenævnet og RASN, der er fastsat ud fra en vurdering af sagens karakter og varighed og under hensyn til det oplyste om, at sagens forberedelse på de sagsøgte side primært er varetaget af hoved-intervenienten.

Thi kendes for ret:

Ankenævnet for Patenter og Varemærker frifindes.

Power Stow skal anerkende, at frembringelsen ifølge dansk brugsmodelregistrering nr. BR 2005 00245 opfylder brugsmodellovens betingelser for registrering som brugsmodel.

Power Stow A/S betaler inden 14 dage 100.000 kr. i sagsomkostninger til Ankenævnet for Patenter og Varemærker og 300.000 kr. i sagsomkostninger til RASN A/S. Sagsomkostningsløbene forrentes i medfør af renteloven § 8a.

Erik Hermansen

Henrik Rothe

Frede Kristiansen

(Sign.)

— — —

Udskriftens rigtighed bekræftes

P.j.v. Sø- og Handelsretten, den 10. november 2010

