

Evidence:

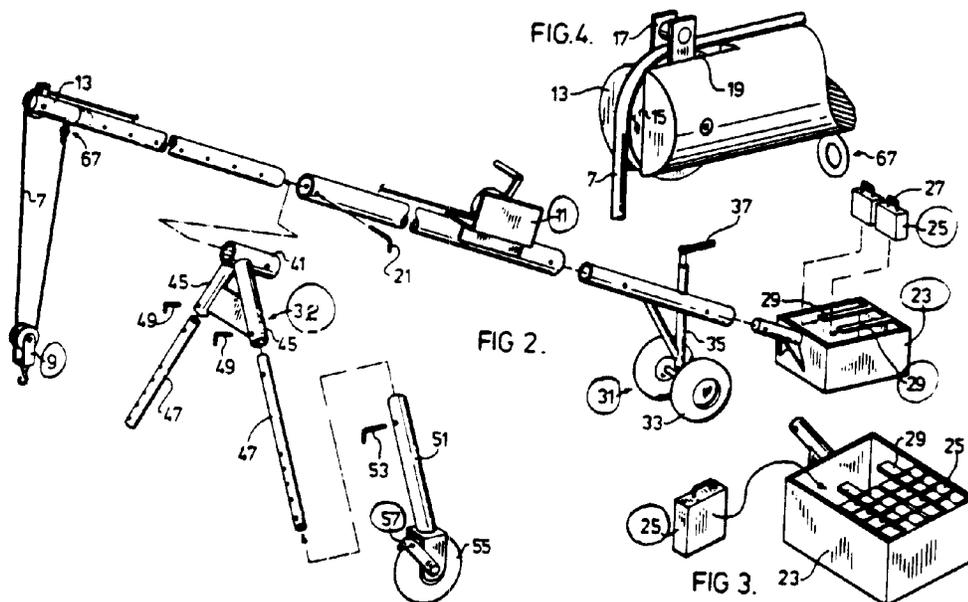
Les modifications qui présentaient les améliorations du point de vue sécuritaire en définissant les caractéristiques de freinage, de contrepoids et de mobilité du treuil de toit l'ont emporté sur les citations. Le rejet est retiré.

Cette décision fait suite à la requête formulée par le demandeur auprès du commissaire des brevets pour qu'il révise la décision finale de l'examineur concernant la demande de brevet no. 452,580 (classe 254-68), déposée le 24 avril 1984 intitulée TREUIL MOBILE. L'inventeur est M. Frank Van Oirschot, Jr. L'examineur chargé du dossier a rendu sa décision finale le 8 février 1989, refusant la demande de brevet. Une série de dix revendications modifiées ont été proposées dans la réplique du 8 août 1989.

Dans le cadre de la procédure de révision, la Commission d'Appel des brevets a tenu, le 14 mars 1990, une audience à laquelle assistait l'inventeur qui était alors représenté par M. T.S. Johnson, agent des brevets. M. Johnson a soumis, dès le début de l'audition, une revendication no. 1 modifiée, en remplacement de la revendication no. 1 énoncée dans la série des dix revendications modifiées, revendication qu'il modifia de nouveau à la fin de l'audition. La revendication no. 1 ainsi modifiée, ainsi que quelques modifications mineures à la demande ont été soumises par lettre du 19 mars 1990.

L'invention présente un treuil mobile démontable muni d'un porte-contrepoids pouvant contenir un nombre déterminé de contrepoids et qui sert à éviter à l'opérateur d'avoir à servir de contrepoids lorsqu'une charge est soulevée. On peut voir sur les figures 2 à 4 ci-dessous que la flèche est formée de plusieurs

parties reliées entre elles et qu'elle est dotée d'un support avant sur roues 32 avec dispositif de freinage 57 et d'un support arrière sur roues orientable 31, que le mécanisme de levage 9 est placé à une extrémité de la flèche et qu'il est actionné par un treuil 11, et que le porte-contrepoids 23 comporte des supports 29 pour les contrepoids 25 et qu'il est fixé à l'autre extrémité de la flèche.



Dans sa décision finale du 8 février 1989, l'examineur a rejeté toutes les revendications eu égard aux inventions suivantes, s'appuyant également sur trois références supplémentaires à celles qui avaient été appliquées dans une décision finale antérieure:

Brevets américains

2 388 692	13 novembre 1945	House
3 801 069	2 avril 1974	McCarstle
4 004 778	25 janvier 1977	Steinhagen
4 042 115	16 août 1977	Beduhn et al
4 053 060	11 octobre 1977	Wilson

Références supplémentaires

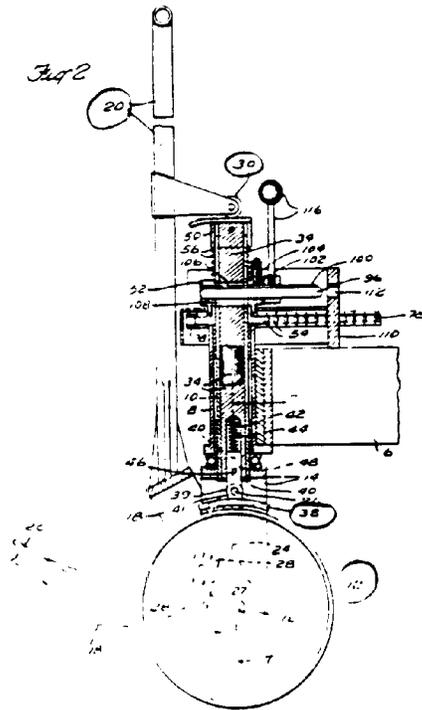
Brevets américains

2 569 821	2 octobre 1951	Maxeiner
3 375 048	26 mars 1968	Korensky et al

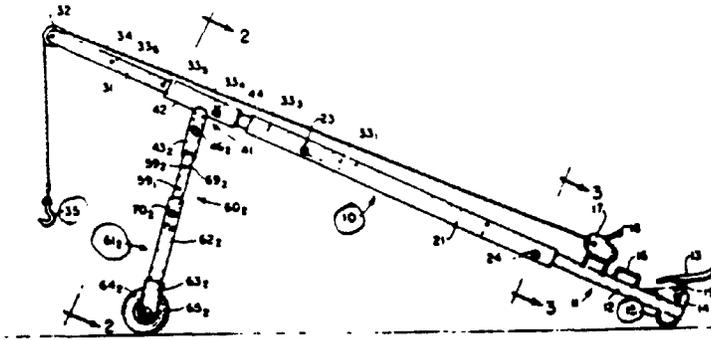
LIVRES

H.I. Shapiro, "Cranes and Derricks", McGraw-Hill, 1980, 373-377, 383-384

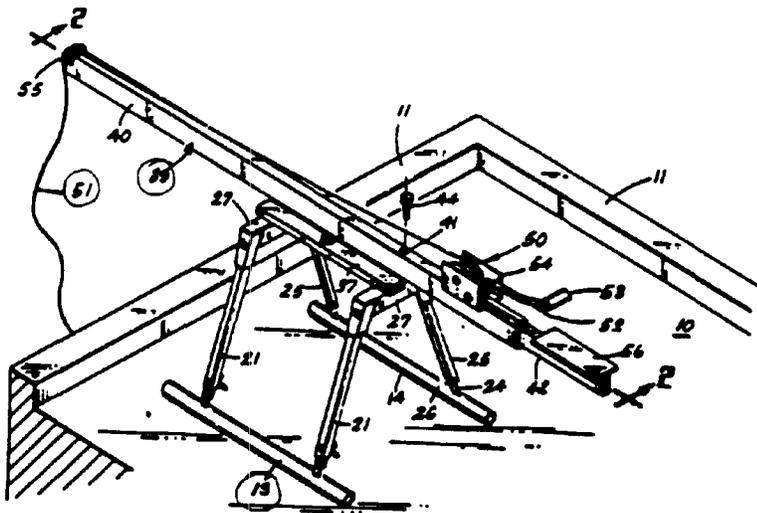
Le brevet House se rapporte à un chariot élévateur doté d'une poignée 20 fixée à un volant 12 et à laquelle est fixée une roulette 30 qui actionne un frein 38 lorsque la poignée est en position verticale, tel qu'illustré à la figure 2 ci-dessous.



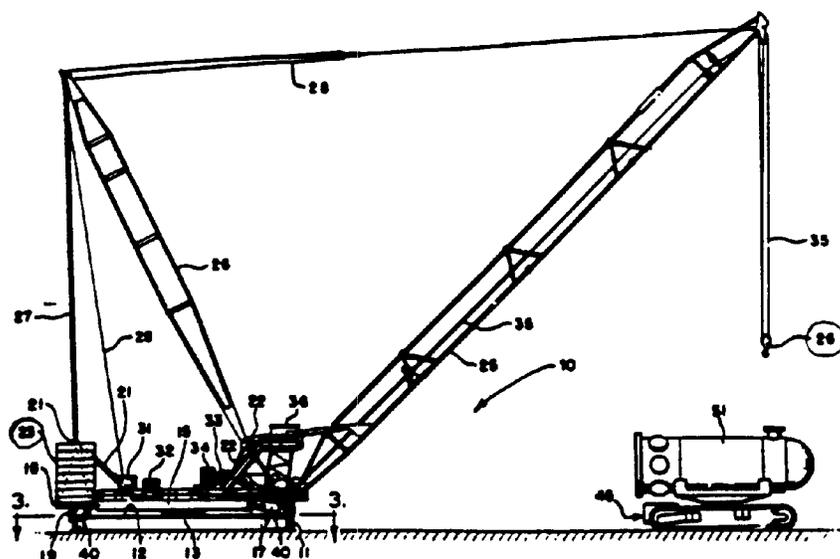
Le treuil mobile démontable décrit dans la brevet McCarstle, illustré à la figure 1 ci-dessous, comporte un dispositif de levage 35 placé à une extrémité de la flèche 10, un patin 15 placé à l'autre extrémité, un siège 13 pour l'opérateur placé au-dessus du patin et un support sur roues 61, fixé près de la partie avant.



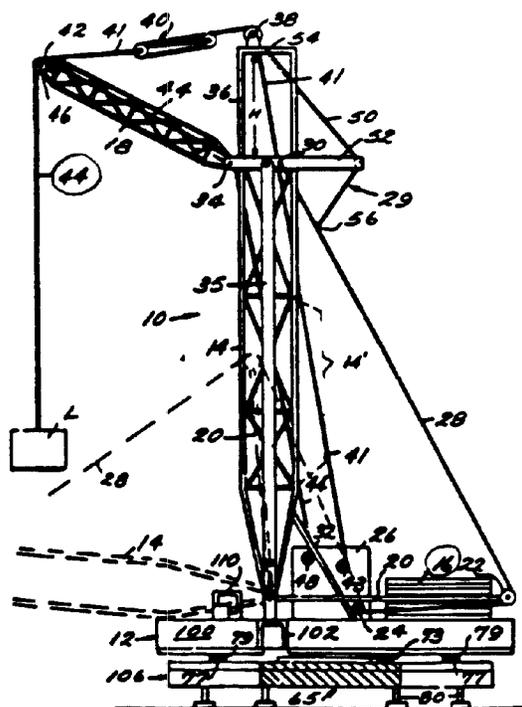
La figure 1 du brevet Steinhausen, reproduite ci-dessous, présente un treuil de toit mobile qui comporte un dispositif de levage 51 placé à une extrémité de la flèche 39 et un siège 56 placé à l'autre extrémité. La flèche est montée sur un support à patins 13.



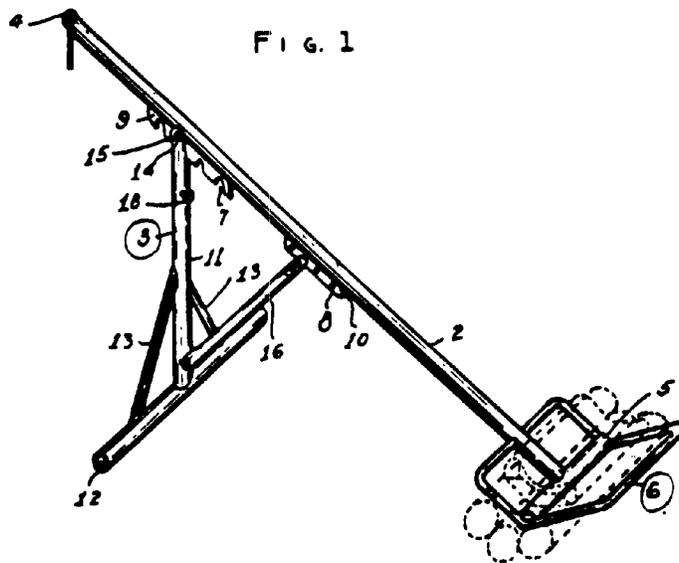
La figure 1 du brevet Beduhn et al, reproduite ci-dessous, présente une grue pivotante dotée d'un dispositif de levage 26 et de contrepoids 23.



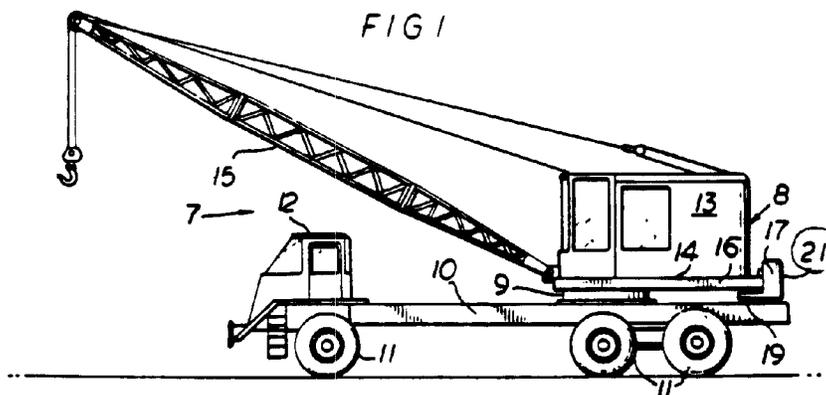
Le brevet Wilson décrit une grue pivotante dotée d'un dispositif de levage 44 et de contrepoids 16 tel que le montre la figure 1 ci-dessous.



Le brevet Maxeiner illustre une grue de toit télescopique dotée d'une flèche 2 avec moyen de levage à une extrémité et support de contrepoids 6 à l'autre extrémité et d'un support fixe 3, tel que montré à la figure 1 ci-dessous.



La grue pivotante montée sur camion montrée à la figure 1 ci-dessous (brevet Korensky et al) est dotée d'un dispositif de contrepoids 21.



Dans sa décision finale, l'examineur traite de la pertinence du livre Cranes and Derricks et de l'état de la technique dont il est question précédemment. Voici en partie ce qui a été dit.

La revendication no. 1 est rejetée parce que son objet manque d'ingéniosité créatrice eu égard aux brevets ci-haut décrits. Les autres revendications, qui décrivent des variations mineures du treuil défini à la revendication no. 1, sont également rejetées. Le brevet McCarstle, par exemple, décrit un treuil qui se démonte rapidement en pièces détachées qui peuvent chacune facilement être transportées par un homme. Le treuil comprend une flèche, un manchon de support de flèche avec pattes, un treuil et un siège pour l'opérateur. Pour des charges plus lourdes on

utilise le fonctionnement à deux hommes. À la place du fonctionnement à deux hommes on peut utiliser des objets pesants comme contrepoids. Le brevet Beduhn et al montre des contrepoids empilés sur un support tandis que le brevet Wilson décrit les contrepoids qui peuvent être séparés en sections que l'on peut empiler jusqu'à ce que le poids désiré soit obtenu. L'utilisation de consoles de renfort apparaît dans le brevet House.

...

Les arguments avancés par le demandeur dans sa lettre du 28 avril 1987 ne sont pas convaincants. Les déclarations suivantes du demandeur sont mal fondées: " les deux seules références citées par l'examineur touchant les treuils mobiles sont les brevets américains no. 4 004 778 et no. 3 801 069." Aucun des treuils décrits dans ces brevets ne contient de dispositif mécanique de contrepoids. Toutes les autres références citées par l'examineur décrivent des grues et des treuils robustes motorisés qui ne sont pas mobiles au sens où l'entend le demandeur".

D'abord, le brevet américain 3,801,069 mentionne sans équivoque l'utilisation de tout objet pesant comme contrepoids. Ensuite, le même brevet fait référence, et je cite, à "un appareil léger" "pour lever des charges diverses de poids moyen à intermédiaire soit d'environ 100 à 500 livres."

Dans la "Description détaillée" du même brevet il est dit, et je cite "[On fait référence à la figure 1 qui montre une manière d'assembler l'appareil qui fournit un avantage mécanique d'environ quatre pour un et un dépassement moyen. "Avantage mécanique" tel qu'utilisé ici pour décrire l'utilité des diverses configurations de l'appareil désigne le rapport approximatif entre la distance horizontale de l'opérateur à la ligne de contact des roues sur la surface de support et la distance de cette ligne au point de charge. "Dépassement" tel qu'utilisé ici désigne la distance à laquelle se trouve le point de charge par rapport à la ligne de contact des roues.]", et "si on veut, on peut utiliser l'opérateur comme contrepoids lorsqu'on lève un objet". Le fait qu'on utilise l'expression "si on veut" dans ce brevet indique clairement la possibilité d'utiliser une autre méthode et cela est exprimé par les termes "tout objet pesant comme contrepoids". Pour résumer ce brevet on peut dire qu'il y a deux types de contrepoids qui peuvent être utilisés avec les dispositifs à poids légers qui soulèvent des charges entre 100 et 500 livres et qui offrent un avantage mécanique d'environ quatre pour un, soit l'opérateur "si on veut" soit "tout objet pesant".

On utilise le brevet américain 2,569,821 qui décrit une grue mobile télescopique ou démontable dotée d'une cuve pour recevoir des matériaux lourds pour confirmer qu'on peut utiliser n'importe quel matériau comme contrepoids. Dans ce brevet il est dit, et je cite, "n'importe lequel des divers matériaux utilisés sur le chantier comme par exemple du papier à toiture, des sacs de ciment ou tout autre matériel relativement lourd peut être placé à l'extrémité inférieure

de la flèche afin d'ajouter suffisamment de poids pour immobiliser la flèche contre le mur ou le toit sur lequel elle s'appuie". On utilise l'opérateur comme contrepoids pour des "charges allant de 100 à 300 livres", tel qu'il est indiqué dans le brevet américain 4,004,778.

Le brevet américain 3,375,048 confirme l'utilisation courante d'un contrepoids dans les machines de levage. Il est dit dans ce brevet, et je cite

"Cette invention se rapporte à des améliorations généralement nouvelles et utiles pour les grues, pelles, rétrocaveuses et autres engins semblables et plus particulièrement à des contrepoids amovibles pour ces machines.

...

Cela est généralement réalisé en fixant un contrepoids à l'extrémité opposée où la charge doit être appliquée de manière à ce que les forces créées par la charge soient en grande partie contrebalancées par le poids additionnel du contrepoids".

La déclaration du demandeur selon laquelle "son contrepoids mécanique est divisé en plusieurs contrepoids individuels étant chacun assez léger pour être monté sur le bâtiment avec les autres composants du treuil. Il est clair qu'aucun des contrepoids mécaniques utilisés dans les très gros treuils, comme par exemple dans la grue décrite dans le brevet américain 4,053,060, ne pourrait être transporté manuellement et par conséquent ils n'entrent pas dans la catégorie des contrepoids au sens où l'entend le demandeur" n'est pas bien fondé.

Le brevet américain 4,053,060 a été cité pour démontrer, sans tenir compte de la taille de la grue, le concept des contrepoids qui peuvent être formés de sections plates empilables les unes sur les autres jusqu'à ce que le poids désiré soit obtenu. Le brevet américain 2,569,821 utilise plusieurs poids pour obtenir un bon contrepoids, tout comme le fait le demandeur.

Par exemple, la figure 1 montre qu'on peut utiliser plusieurs rouleaux de feutre ou de papier à toiture et ajouter un sac de sable, de gravier ou de ciment et la figure 5 qu'on peut utiliser moins de rouleaux de papier en plus du sac déjà en place. Ce qui compte dans le contrepoids ce ne sont pas les matériaux utilisés mais le poids total. Dans certains treuils on utilise des articles en métal comme contrepoids et dans d'autres des articles en béton, etc.

Les commentaires suivants formulés par le demandeur sont également irrecevables: " Dans sa réplique antérieure, le demandeur a clairement porté à la connaissance de l'examineur le fait que l'appareil décrit au brevet américain no. 3 801 069 (qui est très semblable au brevet américain no. 4 004 778) n'est plus disponible sur le marché à raison de problèmes de sécurité, un opérateur étant même décédé en faisant office de contrepoids. Pourtant, malgré ces difficultés et la forte demande de treuils mobiles, seul le demandeur a fait des démarches en vue de corriger ce problème." A l'appui de ses prétentions relatives aux problèmes de sécurité et aux décès d'un opérateur, l'inventeur allègue dans son affidavit " qu'il est à ma connaissance que des opérateurs ont été victime d'accidents,

l'un d'eux étant décédé, alors qu'il était assis de manière à faire contrepoids, en utilisant le treuil mobile décrit à au brevet américain no. 3 801 069 " et " qu'il est également à ma connaissance qu'à raison des problèmes de responsabilité résultant des accidents dont les opérateurs ont été victime, le treuil mobile décrit au brevet américain no. 3 801 069 n'est plus utilisé ni offert en vente. " et enfin " que je crois que l'idée d'utiliser des contrepoids mécaniques représente un perfectionnement considérable par rapport aux treuils mobiles antérieurs. "

Ces allégations sont sujettes à de sérieuses réserves à raison du postulat suivant: un brevet visant un appareil quelconque, qui consiste presque toujours en une description, sans référence aux dimensions, poids, matériaux, etc, et la réalisation de l'appareil avec ses caractéristiques spécifiques, sont deux choses différentes. Ce postulat s'applique encore plus dans le cas du brevet américain 3,801,069 dans lequel il est dit et je cite "des dispositifs de différentes grandeurs sont fournis pour différentes catégories de services" et "Les longueurs variables des flèches et des supports ainsi que les différentes positions possibles du manchon à pattes permettent d'assembler l'appareil de différentes façons afin de fournir des capacités de levage qui vont d'un faible avantage mécanique au...". La prétention selon laquelle un treuil spécifique, impliqué dans un accident mortel, correspond à un brevet, est, de toute évidence, peu convaincante. Citons en outre les extraits suivants de l'ouvrage "Cranes and Derricks": " Des programmes adéquats mis en oeuvre par un personnel vigilant et bien informé réduiront les risques d'accident, " et, " en Ontario, la formation des opérateurs a entraîné une réduction de 60% du nombre des blessures subies par les mécaniciens de levage et les opérateurs de grues, le nombre de décès étant toutefois demeuré constant." (page 373); " les données recueillies lors des enquêtes menées à la suite de 474 accidents... ", " Sur l'ensemble des incidents, blessures et décès, les renversements accidentels sont de loin les plus graves. " (page 374).

Comme en fait foi le tableau 8-1, en ce qui a trait aux grues mobiles, les renversements (sans égard à l'intervention du vent) comptent pour 48,8%, les défauts de structure combinés à l'erreur humaine pour 13.6%; les basculements de la flèche sur la cabine 13.6%; les défaillances du câble 12.5%; le vent 6.3%, les défauts de structures combinés à une défaillance mécanique 4.5% et enfin, diverses causes pour 0.6% du nombre total des accidents. Le tableau 8-2 montre que la surcharge est la principale cause des renversements de grues mobiles. Le chapitre intitulé "Prévention de la surcharge." comporte aux pages 383-384 l'extrait suivant "Un avertissement s'impose ici. Les indications du poids faites à la craie ou peintes sur une charge ou même celles apparaissant sur les documents de livraison ne sont pas dignes de foi, s'avérant dans un nombre inquiétant de cas, une sous-estimation grossière du poids véritable de la charge. Cet usage qui consiste apparemment à tenter de duper le transporteur en vue de réduire les coûts d'expédition a trop souvent pour effet d'induire en erreur le personnel du chantier causant ainsi plusieurs accidents. Il faut donc prévoir dès l'étape de la préparation du projet une procédure de vérification du poids des charges. En cas de levage d'objets usinés, les données relatives à leurs poids peuvent être obtenues du fabricant à l'avance et transmises au personnel du chantier. Il y aurait lieu de confier à un membre de l'équipe chargée du fonctionnement des grues la responsabilité du contrôle des poids. Le responsable aura une bonne connaissance de

l'arithmétique et les poids et mesures lui sont familiers... Avant chaque levée, le contrôleur des charges devra établir le poids de la charge, y compris le poids des accessoires de levage et du bloc; l'opérateur en sera ensuite avisé soit verbalement, soit par une indication placée sur la charge. "

...

La stabilité d'une grue résulte du choix d'un poids convenable. Le brevet américain no. 3 801 069/1974 propose un choix entre un contrepoids ou le poids de l'opérateur tandis que le brevet américain no. 2 569 821/1951 envisage la seule utilisation des contrepoids. Pour cette raison, l'idée de l'utilisation exclusive des contrepoids proposée par le demandeur n'ajoute aucun élément brevetable à l'état actuel de la technique.

Des renversements accidentels se produisent avec les grues les plus modernes malgré l'utilisation obligatoire d'indicateurs de charge en vue de prévenir la surcharge. Tel qu'indiqué dans l'ouvrage précité à la page 383,, "La plupart des indicateurs sont des instruments mécaniques ou électroniques sensibles; ils sont sujets aux pannes et aux dérèglements". La vérification des charges et l'utilisation d'un contrepoids convenable sont des opérations importantes, contrairement à la nature du contrepoids lui-même.

L'emploi de roues et de freins sur un treuil mobile n'a aucun caractère de nouveauté, le verouillage des roues étant bien connu en matière de bagages, de voitures, d'échafaudages, etc.

En réplique à la décision finale, le demandeur a proposé une série de revendications modifiées et soutenu leur recevabilité dans des termes dont partie sont les suivants:

Plutôt que répéter les arguments déjà avancés, le demandeur invoque la réplique du 27 novembre 1987 comme faisant état des distinctions qui s'imposent avec les antériorités citées et en particulier avec le brevet américain no. 3 801 069. Dans sa plus récente décision finale, l'examinateur insiste sur la capacité de chargement du treuil visé par ce brevet. Le demandeur n'a pourtant jamais contesté cette caractéristique et convient que sous cet aspect, les deux appareils sont très semblables. Cependant, pour ce qui a trait à l'utilisation de dispositifs mécaniques de contrepoids, le demandeur croit que l'état antérieur de la technique ne comprend pas vraiment comment "tout objet pesant" peut être utilisé comme contrepoids étant donné que l'objet doit être temporairement fixé à la partie basse de la flèche et que par conséquent il empêche le déplacement de la structure. En comparaison, le demandeur a revendiqué de

façon précise le fait que dans son dispositif les contrepoids se déplacent avec la structure et que, de plus, les roues arrière sont équipées d'un dispositif permettant d'orienter le treuil tout en le déplaçant avec les contrepoids maintenus en place dans le treuil.

Comme le savait l'examineur, le demandeur connaît et a déjà vu un exemplaire du treuil décrit au brevet américain no. 3 801 069. Cet appareil est clairement conçu en fonction de l'utilisation de l'opérateur en guise contrepoids mécanique. L'appareil est ainsi conçu qu'il ne permet pas l'adjonction d'un mode de compensation mécanique sans le recours à un procédé d'amarage et à un système de contrepoids qui ne lui sont pas inhérents. Même si ces systèmes d'amarrage et de contrepoids étaient disponibles, leur stabilité serait difficile à assurer et leur utilisation entraverait ou abolirait la mobilité de l'appareil. Selon l'argument du demandeur, cet appareil n'est pas conçu pour s'adapter à un système de contrepoids destiné à être traîné sur le sol au gré des déplacements de l'appareil. En outre, la présence du siège réservé à l'opérateur incite à l'utilisation de l'opérateur en guise de contrepoids, opération qui peut présenter des risques pour sa sécurité.

Le brevet américain 2,569,821 décrit une grue de toit qui ne peut être déplacée d'aucune façon et plus particulièrement lorsque les contrepoids sont placés dans la cuve à l'arrière de la grue. De plus, ce brevet compte aussi sur la possibilité de pouvoir trouver sur le chantier différents types d'objets assez lourds pour servir de contrepoids.

Le demandeur est d'avis que le brevet américain no. 3 375 048 n'est pas à propos, celui-ci décrivant une lourde grue industrielle équipée d'un système de compensation mécanique trop lourd pour être manipulé par l'opérateur.

L'examineur s'en rapporte à l'ouvrage "Cranes and Derricks" comme comportant une énumération des mesures visant à réduire les risques de blessures aux opérateurs de grues. Le demandeur doute cependant de la pertinence dudit ouvrage en ce qui a trait au type de grue portative visé par la présente invention, en regard surtout de la principale antériorité citée qui décrit un appareil qui favorise l'utilisation d'une grue portative présentant des risques pour l'opérateur. Comme en fait foi l'affidavit du demandeur l'utilisation de l'appareil McCarstle est désormais interdite à raison des décès qui lui sont imputables, et ce, malgré la sagesse des enseignements de l'ouvrage "Cranes and Derricks".

La Commission doit décider si les revendications modifiées définissent un objet brevetable eu égard aux antériorités citées.

La revendication no. 1, telle que modifiée par M. Johnson à la fin de l'audience et produite le 19 mars 1990 se lit comme suit:

Un treuil mobile démontable commandé manuellement formé de plusieurs composants pouvant être démontés pour être transportés séparément en haut d'une structure comme un bâtiment où ledit treuil est assemblé pour soulever des articles le long de la structure, ledit treuil comprenant une flèche, des supports pour soutenir la flèche inclinée de manière qu'une extrémité soit plus élevée que l'autre, des roues sur lesdits supports avant et arrière pour amener ledit treuil à différents endroits une fois assemblé, des freins que l'on peut appliquer et relâcher et qui, lorsqu'appliqués empêchent ledit treuil d'avancer mais lui permettent d'être reculé, d'un dispositif de levage placé à l'extrémité supérieure de ladite flèche et d'un porte-contrepoids pour recevoir et retenir le dispositif mécanique de contrepoids à l'autre extrémité de la flèche, ledit dispositif de contrepoids étant composé de plusieurs contrepoids portés par le treuil et se déplaçant avec ce dernier et avec ledit porte-contrepoids mais sans en être solidaires, chaque contrepoids étant transportable manuellement et le poids dudit contrepoids augmentant en fonction du nombre de contrepoids ajoutés audit porte-contrepoids, ledit treuil comprenant une commande de direction sur lesdites roues arrière pour diriger le déplacement dudit treuil avec lesdits contrepoids placés dans ledit porte-contrepoids.

Le débat ayant entouré la revendication modifiée proposée par M. Johnson au début de l'audition a donné lieu à cette formulation définitive de la revendication no. 1. M. Johnson avait fait référence à la description apparaissant à la page 8 de la demande pour expliquer la définition supplémentaire du mode de freinage. Le personnel examinateur a remarqué cependant que le déplacement du frein entre les positions appliquée et relâchée n'avait pas été défini clairement. Monsieur Johnson a consulté Monsieur Oirschot fils et a ensuite accepté d'ajouter des éclaircissements sur cette caractéristique tel que l'on peut voir dans la version finale ci-dessus.

M. Johnson a discuté des points faibles des antériorités citées, soulignant que le brevet House faisait état d'un dispositif de levage d'aéronefs dépourvu d'un système de contrepoids. Il a précisé que les brevets Beduhn et al, Wilson et Korensky et al,

traitaient de grosses grues à contrepoids qui n'étaient pas du type démontable pour toits.

M. Johnson a soutenu que les brevets McCarstle et Steinhagen lui étaient inopposables puisqu'ils comptaient sur le poids de l'opérateur pour compenser la charge levée, cette fonction étant à l'origine du décès de certains opérateurs. Il a souligné la portion de l'affidavit faisant état du décès d'un opérateur survenu alors qu'il faisait contrepoids en utilisant l'appareil McCarstle. On a indiqué qu'un brusque déplacement de la charge pendant le levage provoquait un effet de catapulte, l'appareil McCarstle précipitant son opérateur vers la mort. M. Johnson a insisté sur le fait que l'invention Oirschot visée par la demande ne comporte pas de siège et n'est donc pas de nature à inciter l'opérateur à s'installer sur l'appareil pour faire contrepoids. De plus, il a fait remarquer que dans le brevet McCarstle il fallait enlever la goupille de retenue de l'ensemble pattes-roues et tourner l'ensemble de 90 degrés pour empêcher le mouvement vers l'avant tandis que dans le brevet Oirschot on pouvait empêcher la roue d'avancer vers l'avant sans rien démonter et qu'en plus le dispositif pouvait être reculé même si le frein était appliqué.

De l'avis de M. Johnson, le brevet Maxeiner n'est guère plus pertinent que les deux premiers, ne comportant de roues ni à l'avant ni à l'arrière et étant difficile à manoeuvrer.

Monsieur Oirschot fils a expliqué que son dispositif à roues avait été conçu de façon que lors du déplacement d'une charge soulevée, de la position au-dessus du vide sur le toit, il puisse être reculé du bord pour permettre à des personnes de rester debout sur le toit pour décharger. M. Oirschot a insisté sur cet aspect comme étant une caractéristique additionnelle de la sécurité de son appareil.

L'examineur a expliqué les affirmations qu'il faisait dans la décision finale à l'effet que les appareils à contrepoids sont bien connus, comme en font foi les antériorités citées, dont, en particulier, les brevets de McCarstle, Steinhagen et Maxeiner qui permettent l'utilisation de tout fardeau convenable en guise de contrepoids. Il s'en est remis aux renseignements contenus à l'ouvrage de références touchant à l'identification convenable des contrepoids et aux accidents occasionnés par l'utilisation incorrecte des contrepoids ou des appareils de levage.

M. Johnson a fait remarquer la brochure présentée à l'audience et décrivant l'appareil de levage XTRAMAN HOIST qui porte, comme il l'a indiqué, le no. 3 801 069 du brevet américain McCarstle. Il a fait référence en particulier à une page du dépliant intitulée "S'assemble rapidement - Aucun outil nécessaire". A la même page, sous le titre "Mode d'emploi", il a souligné cette directive imprimée en majuscules: "N'UTILISER AUCUN CONTREPOIDS SUPPLEMENTAIRE". Cette mise en garde met en relief, selon lui, la différence entre le fonctionnement de l'appareil McCarstle qui est tributaire du poids de l'opérateur prenant place sur l'appareil et celui de l'appareil Oirschot qui ne pose aucune telle exigence. M. Johnson estime que le brevet antérieur lui est inopposable du fait de cette distinction qui démontre que l'appareil du demandeur constitue un perfectionnement brevetable.

Les photos de la brochure qui montrent l'opérateur procédant au levage d'une charge nous démontrent l'évidence, tant de la vulnérabilité de l'opérateur en cas de déplacement soudain de la charge, que des avantages résultant des caractéristiques de l'appareil du demandeur. Il se peut que les composants du treuil de l'inventeur soient connus séparément, comme par exemple les poids individuels et le frein à étrier. A cet égard, la Commission constate que ces éléments n'apparaissent pas tous aux références citées. La Commission remarque en outre qu'il est significatif qu'aucun de ces treuils de toit n'ait été conçu en

tenant compte des problèmes qui sont résolus par l'appareil de l'inventeur. Les extraits de l'ouvrage de références fournissent des données relatives à la sécurité mais n'abordent pas les garanties de sécurité dues à la configuration spécifique de l'appareil défini dans la demande. M. Oirshot a fait état de ce que les acheteurs de son appareil visaient à l'amélioration des conditions de sécurité. S'il est vrai que la mise en service d'un appareil breveté puisse trahir certaines de ses faiblesses, il n'en résulte pas nécessairement qu'il faille refuser le brevet lorsque les avantages d'une sécurité accrue, que propose l'appareil visé par la demande, ont été reconnus par les principaux intéressés.

En résumé, la Commission est convaincue que l'appareil de l'inventeur, tel que décrit à la revendication no. 1 modifiée proposée au terme de l'audition, constitue un progrès brevetable par rapport à l'état actuel de la technique.

La Commission recommande l'annulation du rejet des revendications pour manque d'ingéniosité créatrice en regard des antériorités.

M.B. Brown
Président intérimaire
Commission d'appels des brevets

Je souscris aux conclusions et à la recommandation de la Commission d'appel des brevets. Par conséquent, je renvoie la demande à l'examineur pour qu'il en reprenne l'instruction en conformité de la présente décision.

J.H.A. Gariépy
Commissaire des brevets

Hull, Québec
Ce quatorzième jour de mai 1990

D.S. Johnson C.R.
133, rue Richmond ouest
Toronto, Ontario
M5H 2L7