

(19)



NL Octrooicentrum

(11)

2003307**(12) C OCTROOI**(21) Aanvraagnummer: **2003307**(51) Int.Cl.:
B63G 13/00 (2006.01)(22) Aanvraag ingediend: **29.07.2009**

(43) Aanvraag gepubliceerd:

-

(47) Octrooi verleend:
02.02.2011(45) Octrooischrift uitgegeven:
09.02.2011(73) Octrooihouder(s):
Westmark B.V. te Leusden.(72) Uitvinder(s):
**Lodewijk Frederik Arij Westerbeek van
Eerten te Amersfoort.**(74) Gemachtigde:
mr. ir. J. van Breda c.s. te Amsterdam.(54) **Piratenpreventiesysteem.**

(57) De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een Piratenpreventiesysteem gebruikmakend van aan weerszijden van een te beschermen schip aangebrachte sleeplijnen waarbij de sleeplijnen buiten gebruik zijn opgerold om een inklapbare giek, welke giek in een gevarenzone kan worden uitgeklapt en de sleeplijnen kunnen worden uitgevierd die de aandrijving van het piratenvaartuig kunnen blokkeren. In het algemeen hebben de sleeplijnen een lengte van circa 500-1000 meter en een dikte van circa 4-10 mm.

De sleeplijnen kunnen zijn voorzien van strengen of pluimen en hebben doorgaans een lengte van 1-2 meter. In het algemeen zijn de sleeplijnen vervaardigd uit polypropyleen of polyethyleen.

Ten slotte heeft de uitvinding betrekking op een schip waarvan zowel de voorsteven als achtersteven zijn voorzien van piratenvaartuigbestrijdingssystemen volgens de uitvinding.

NL C 2003307

Dit octrooi is verleend ongeacht het bijgevoegde resultaat van het onderzoek naar de stand van de techniek en schriftelijke opinie. Het octrooischrift komt overeen met de oorspronkelijk ingediende stukken.

Piratenpreventiesysteem

De onderhavige uitvinding heeft betrekking op een Piratenpreventiesysteem gebruik makend van een aan weerszijden van een te beschermen schip aangebrachte sleeplijnen.

5 Bekend is dat piraterij in bepaalde wereldzeeën, thans voornamelijk voor de kust van Somalië een groot probleem vormen bij de scheepvaart. Regelmatig worden schepen langs de Somali-sche kust door piraten aangevallen en bestormd waarbij bemanningsleden worden gegijzeld of zelfs doodgeschoten om grote sommen geld los te krijgen van rederijen en verzekeringen.

10 Ter voorkoming van piraterij hebben rederijen zich gewend tot regeringen om bijvoorbeeld aan boord mariniers mee te nemen die eventueel aanvallen van piraten kunnen voorkomen of afwenden. De regeringen zijn echter hierin om allerlei redenen uiterst terughoudend en daartoe niet bereid.

15 Wel worden schepen begeleid door marineschepen ter voorkoming van piraterij.

Dit is uiteraard een zeer kostbare zaak en men is voortdurend zoekende naar een eenvoudig op schepen aan te brengen systeem waardoor begeleiding door marineschepen achterwege kan worden gelaten en de piraterij op doeltreffende wijze door de bemanning kan worden bestreden.

De onderhavige uitvinding beoogt thans een eenvoudig en efficiënt Piratenpreventiesysteem te realiseren.

25 De uitvinding verschaft derhalve een Piratenpreventiesysteem gebruikmakend van aan weerszijden van een te beschermen schip aangebrachte sleeplijnen waarbij de sleeplijnen buiten gebruik zijn opgerold om een inklapbare giek, welke giek in een gevarenzone kan worden uitgekapt en de sleeplijnen al dan niet vanaf de brug kunnen worden uitgevierd en uitgerold en de aandrijving van het piratenvaartuig kunnen blokkeren. Derhalve kunnen de uitgevierde sleeplijnen de aandrijfschroef van het piratenvaartuigje blokkeren.

30 Opgemerkt wordt dat de sleeplijnen en/of matten al dan niet afzonderlijk kunnen worden bediend vanaf de brug van het schip, zodanig dat de locatie van de vangmatten ten opzichte van elkaar naar wens kan variëren.

Het piratenpreventiesysteem zorgt ervoor dat de aandrijfschroef van het piratenschip tot stilstand komt doordat de-

ze verstrengeld raakt in een bundel lijnen die door het schip in het water wordt voortgesleept.

De piraten zullen in het algemeen trachten een schip te benaderen in het kielzog zodat de kans om vroegtijdig ontdekt te worden tot een minimum is beperkt. Hiertoe zal het piratenvaartuigje mogelijkerwijs meerdere malen het kielzog van het aangevallen schip kruisen.

Het piratenpreventiesysteem volgens de uitvinding zorgt ervoor dat het piratenvaartuigje wordt geïmmobiliseerd door aan stuur- en bakboordzijde van het schip een sleeplijn uit te vieren over een lengte van 500-1000 meter en bovendien zullen de aan de sleeplijnen aan stuur- en bakboord aangebrachte sleepmatten in uitgevierde toestand zich verstrengelen rondom de schroef die vervolgens wordt geïmmobiliseerd zodat het piratenvaartuigje komt stil te liggen.

De giek wordt uitgeklat op het moment dat het schip zich bevindt in een gevaarlijk gebied. De vangmatten worden pas uitgevierd op het moment dat er verdachte bootjes in de buurt van het schip komen.

De sleeplijnen blijven echter continu uitgevierd bij gevaarlijke doorvaarten.

Om te voorkomen dat de sleeplijnen kunnen worden waargenomen door piraten worden zij vervaardigd uit kunststof met een naturel kleur, vergelijkbaar met een vislijn, die in water niet of nauwelijks zichtbaar is.

De sleeplijn moet zijn vervaardigd uit een materiaal dat in zout water kan drijven, zodat de lijnen ongeveer ter hoogte van de schroef blijven tijdens bedrijf.

In het algemeen worden sleeplijnen vervaardigd uit polypropyleen of polyethyleen, al dan niet versterkt met een zeer sterk garen van een andere kunststoffamilie. De dikte van de lijnen varieert van minimaal een diameter van 4 mm tot een dikte van 10 mm voor de sleeplijnen. De sleeplijnen kunnen met voordeel zijn voorzien van strengen of pluizen, die bij voorkeur door de sleeplijnen zijn geweven.

Dergelijke strengen of pluizen hebben een lengte van 1-2 meter en hebben de functie om de sleeplijn in de aandrijfschroef te trekken wanneer de aandrijfschroef is voorzien van een korf of kooi.

De sleeplijnen of vangmatten, die aan de giek worden uitgevierd, zijn voorzien van dunne lijnen ook wel een zogenaamd

mattenpatroon genoemd. Deze dunne lijnen hebben een dikte van 1-5 mm.

5 Gewoonlijk heeft de lijn die het dichtst langs de scheepshuid loopt een zodanige lengte dat hij midscheeps langs het schip loopt.

10 Ter verkrijging van een efficiëntere werking van het systeem worden de vangmatten trapsgewijs verder naar achteren gepositioneerd. Opgemerkt wordt dat de sleeplijnen van de buitenste twee vangmatten al dan niet kunnen doorlopen over een afstand van 500-1000 meter.

Voor een nog efficiëntere werking is het ook gunstig dat meerdere vangmatten per sleeplijn achter elkaar worden aangebracht.

15 De vangmatten zijn gewoonlijk aan een dwarsverbinding bevestigd, welke dwarsverbinding bij voorkeur uit kunststof of licht metaal wordt uitgevoerd en aan de sleeplijn wordt bevestigd, waarbij aan beide zijden van de sleeplijn evenveel ruimte ontstaat.

20 Aan de dwarsverbinding of dissel bevindt zich een dissel of een andere dwarsverbinding waaraan gewoonlijk tien of meer dunne lijnen zijn bevestigd. De binnenste dunne lijnen of vangmatten hebben een lengte van circa 50% van de scheepslengte, waarbij de lijnen die het dichtst langs de scheepshuid lopen voor de schroef van het schip zullen stoppen zodat die niet in
25 de eigen aandrijfschroef terecht kunnen komen, terwijl de lijnen die verder van de scheepshuid verwijderd zijn langer kunnen zijn.

30 Wanneer een piratenvaartuigje verstrikt raakt in de lijnen van een vangmat, zal deze met dissel of andere dwarsverbinding en al worden losgetrokken.

De dissel of andere dwarsverbinding is uitgevoerd van flexibel metaal of kunststof, met het effect dat dit bij moet dragen om de motor van de piratenvaartuig gedurende lange tijd uit te schakelen.

35 Indien de aandrijfschroef van de motor van het piratenvaartuigje verstrikt raakt in een sleeplijn, zal deze bij de giek afbreken, waardoor het piratenvaartuigje niet wordt meege-sleept door het schip.

40 Ten slotte, wanneer het gevaar geweken is en het schip het gevaarlijke gebied heeft verlaten, worden de lijnen door de giek opgerold en de giek weer naar binnen gedraaid.

Ook de vangmatten aan de achtersteven worden al dan niet vanuit de brug van het schip na verlaten van het gevaarlijke gebied ingehaald bijvoorbeeld door middel van een haspel.

De uitvinding wordt thans aan de hand van de bijgaande tekeningen nader toegelicht.

Figuur 1 is een schematische weergave van het Piratenpreventiesysteem zonder bestrijdingsvoorziening aan de achtersteven.

Figuur 2 stelt de aan weerszijden van het schip aangebrachte dunne lijnen voor, ook wel vangmatten genaamd.

Figuur 3 stelt een schip voor dat aan de achtersteven is voorzien van dunne lijnen ook wel vangmatten genaamd.

Het te beschermen schip 1 in Figuur 1 heeft een boegzijde 1a en een achtersteven 1b.

Aan de boegzijde, stuurboord en bakboord, is het schip uitgerust met inklapbare gieken 2. In uitgeklapte toestand zijn de gieken verankerd met uitvierlijnen 3.

Aan weerszijden van het schip zijn de gieken in de uitvoeringsvorm van Figuur 1 voorzien van vier sleeplijnen 4, waartoe het aantal lijnen niet beperkt is, waaraan dunne lijnen, zogenaamde vangmatten 6 zijn aangebracht in versprongen toestand van elkaar, zodanig dat de vangmat die het dichtst bij de scheepshuid ligt, korter is dan de lengte van het schip, en bij voorkeur circa 50% van de scheepslengte.

De gieken 2 kunnen aan een scharnierpunt 5 ingeklapt worden.

De sleeplijnen 4 hebben in het algemeen een dikte van 4-10 mm en hebben een lengte van 500-1000 meter.

Gewoonlijk zijn de sleeplijnen 4 voorzien van strengen of pluimen, die bij voorkeur in de lijnen zijn ingeweven. De strengen of pluimen hebben een lengte van 1-2 meter. De strengen of pluimen zijn niet getoond in de figuren.

De sleeplijnen 4 zijn vervaardigd uit kunststof dat in zeewater kan drijven. Geschikte sleeplijnen zijn vervaardigd uit polypropyleen of polyethyleen, waarbij de kleur van de lijnen bij voorkeur natureel is, zodat ze met het blote oog niet of nauwelijks waarneembaar zijn in het zeewater. De dunne lijnen of vangmatten zijn aangeduid met verwijzingscijfers 6.

Figuur 2 is een gedetailleerde weergave van de dunne lijnen of vangmatten 6, die zijn bevestigd aan lichtmetalen, kunststof of houten dwarsverbindingen 7, via lijnen 9', die ver-

volgens zijn bevestigd aan de dwarsverbinding 8, eveneens ver-
vaardigd van lichtmetaal, kunststof of hout, via lijnen 9 aan de
sleeplijn 4.

5 Figuur 3 toont een schip 1 volgens de uitvinding dat
zowel aan de boegzijde als achtersteven is voorzien van het Pi-
ratenpreventiesysteem volgens de uitvinding.

10 Aan bakboord- en stuurboordzijde zijn dunne lijnen dan
wel vangmatten 6 aangebracht, zoals afgebeeld in Figuur 2, die
eveneens al dan niet van de brug kunnen worden uitgevierd dan
wel ingehaald.

 Deze dunne lijnen of vangmatten 6 dragen bij tot een
efficiënter Piratenpreventiesysteem volgens de uitvinding en met
name in het geval dat de piratenboten het schip van de achter-
zijde naderen.

15 De dunnen lijnen of vangmatten 6 zijn aan de achterste-
ven bevestigd van bevestigingspunten 10.

 Het spreekt voor zich dat de onderhavige uitvinding
niet is beperkt tot de in de Figuren 1, 2 en 3 afgebeelde uit-
voeringsvormen van de uitvinding.

Lijst van verwijzingscijfers

- | | | | |
|----|------|---|--|
| | 1. | Schip | |
| | 1a. | Voorsteven | |
| 5 | 1b. | Achtersteven | |
| | 2. | Giek | |
| | 3. | Uitvierlijn | |
| | 4. | Sleeplijn | |
| | 5. | Scharnierpunt giek | |
| 10 | 6. | Dunne lijnen, vangmatten | |
| | 7. | Dwarsverbinding | |
| | 8. | Dwarsverbinding | |
| | 9,9a | Lijnen | |
| | 10. | Bevestigingspunten voor dunne lijnen aan achtersteven | |

CONCLUSIES

1. Piratenpreventiesysteem gebruikmakend van aan weers-
zijden van een te beschermen schip aangebrachte sleeplijnen **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen buiten gebruik zijn opgerold op
of om een inklapbare giek, welke giek in een gevarenzone kan
5 worden uitgekapt en de sleeplijnen kunnen worden uitgevierd die
de aandrijving van de piratenvaartuig kunnen blokkeren.

2. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 1, **met het**
kenmerk, dat de sleeplijnen een lengte hebben van circa 500-1000
meter.

10 3. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 1 of 2,
met het kenmerk, dat de sleeplijnen een dikte hebben van 4-10
mm.

4. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-3, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen zijn voorzien van strengen of
15 pluimen.

5. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 4, **met het**
kenmerk, dat de strengen of pluimen in de sleeplijn zijn ingewe-
ven.

20 6. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 4 of 5,
met het kenmerk, dat de strengen of pluimen een lengte hebben
van 1-2 meter.

7. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-6, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen zijn vervaardigd uit kunststof
dat in zeewater kan drijven, al dan niet aan het uiteinde ver-
25 zwaard.

8. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-7, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen zijn vervaardigd uit polypropy-
leen of polyethyleen, al dan niet versterkt met een zeer sterk
garen van een andere kunststoffamilie.

30 9. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-8, **met**
het kenmerk, dat de kleur van de lijnen naturel is.

10. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-9, **met**
het kenmerk, dat aan weerszijden van het schip de sleeplijnen
zijn voorzien van een of meer al of niet achter elkaar geplaatst-
35 te dunne lijnen of vangmatten.

11. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 10, **met**
het kenmerk, dat de dunne lijnen of vangmatten aan de afzonder-
lijke sleeplijnen versprongen ten opzichte van elkaar zijn aan-

gebracht.

12. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 10 en 11, **met het kenmerk**, dat de dunnen lijnen of vangmatten een dikte hebben van 1-5 mm al dan niet aan het uiteinde verzwaard.

5 13. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 10-12, **met het kenmerk**, dat de vangmatten door middel van dwarsverbindingen zijn verbonden aan de sleeplijnen.

10 14. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 13, **met het kenmerk**, dat de dwarsverbindingen van lichtmetaal, hout of kunststof zijn.

15 15. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 14, **met het kenmerk**, dat aan de dwarsverbinding dissels zijn aangebracht.

16. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 15, **met het kenmerk**, dat aan de dissel meerdere bijvoorbeeld tien of meer dunne lijnen of vangmatten zijn aangebracht.

17. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 16, **met het kenmerk**, dat de dunne lijnen of vangmatten een lengte hebben korter dan de lengte van het schip en bij voorkeur circa 50% van de scheepslengte.

18. Piratenpreventiesysteem volgens een der voorgaande conclusies 1-17, **met het kenmerk**, dat de achtersteven van een schip aan weerszijden is voorzien van dunne lijnen of vangmatten, die al dan niet vanuit de brug van het schip uitgevied of ingehaald kunnen worden.

19. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 18, **met het kenmerk**, dat de dunne lijnen of vangmatten afzonderlijk kunnen worden uitgevied of ingehaald al dan niet vanuit de brug van het schip.

20. Schip waarvan zowel voorsteven als achtersteven zijn voorzien van piratenvaartuigbestrijdingssystemen volgens een der voorgaande conclusies 1-19.

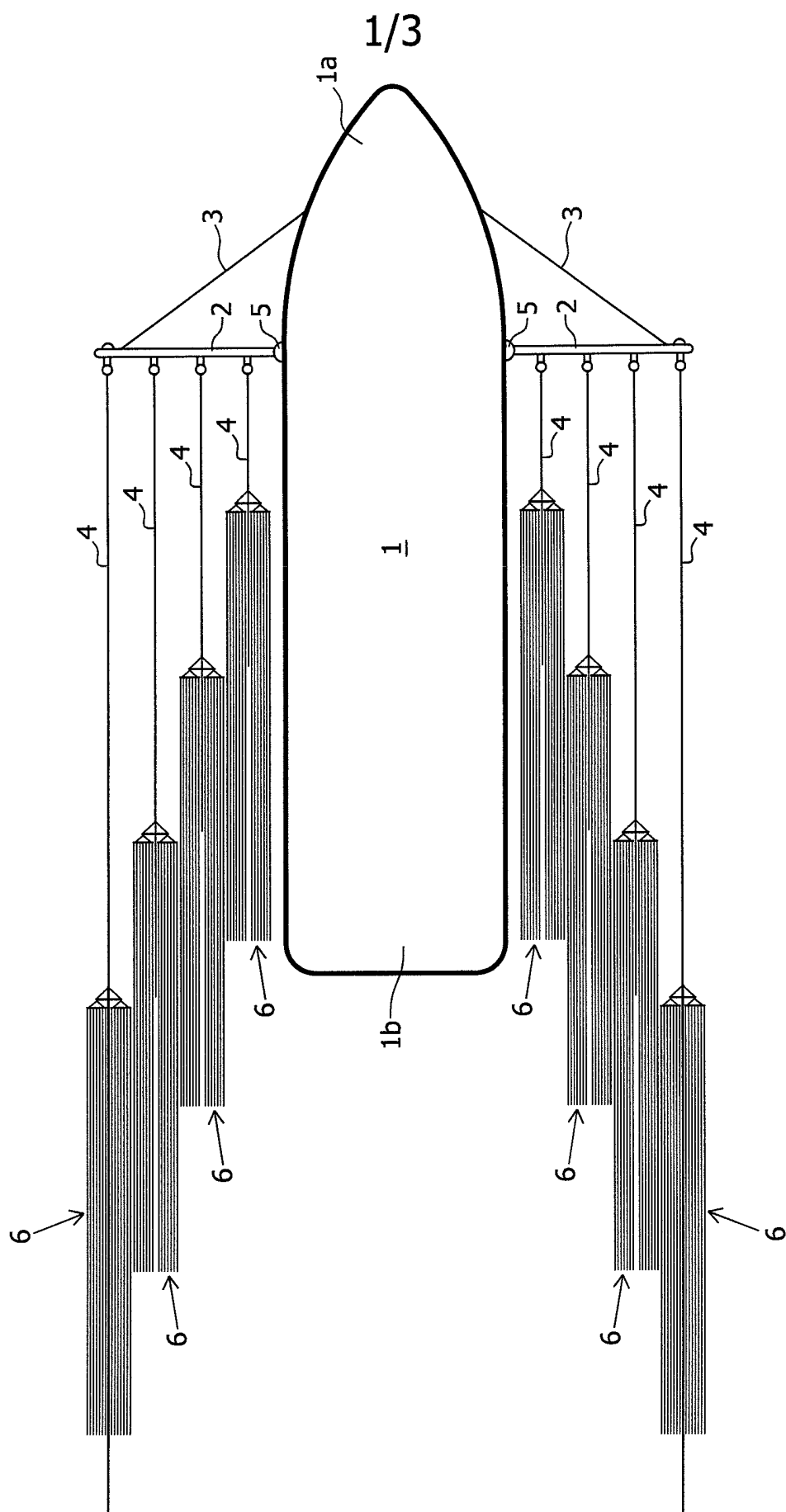


FIG. 1

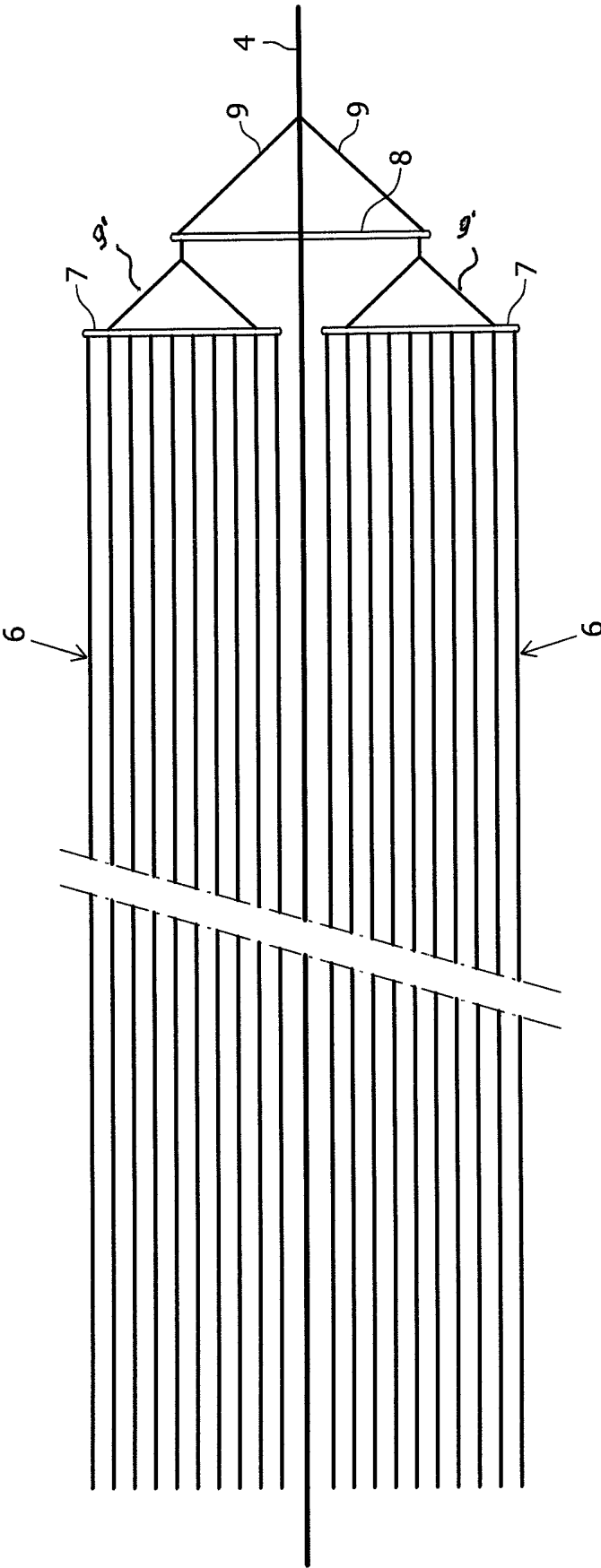


FIG. 2

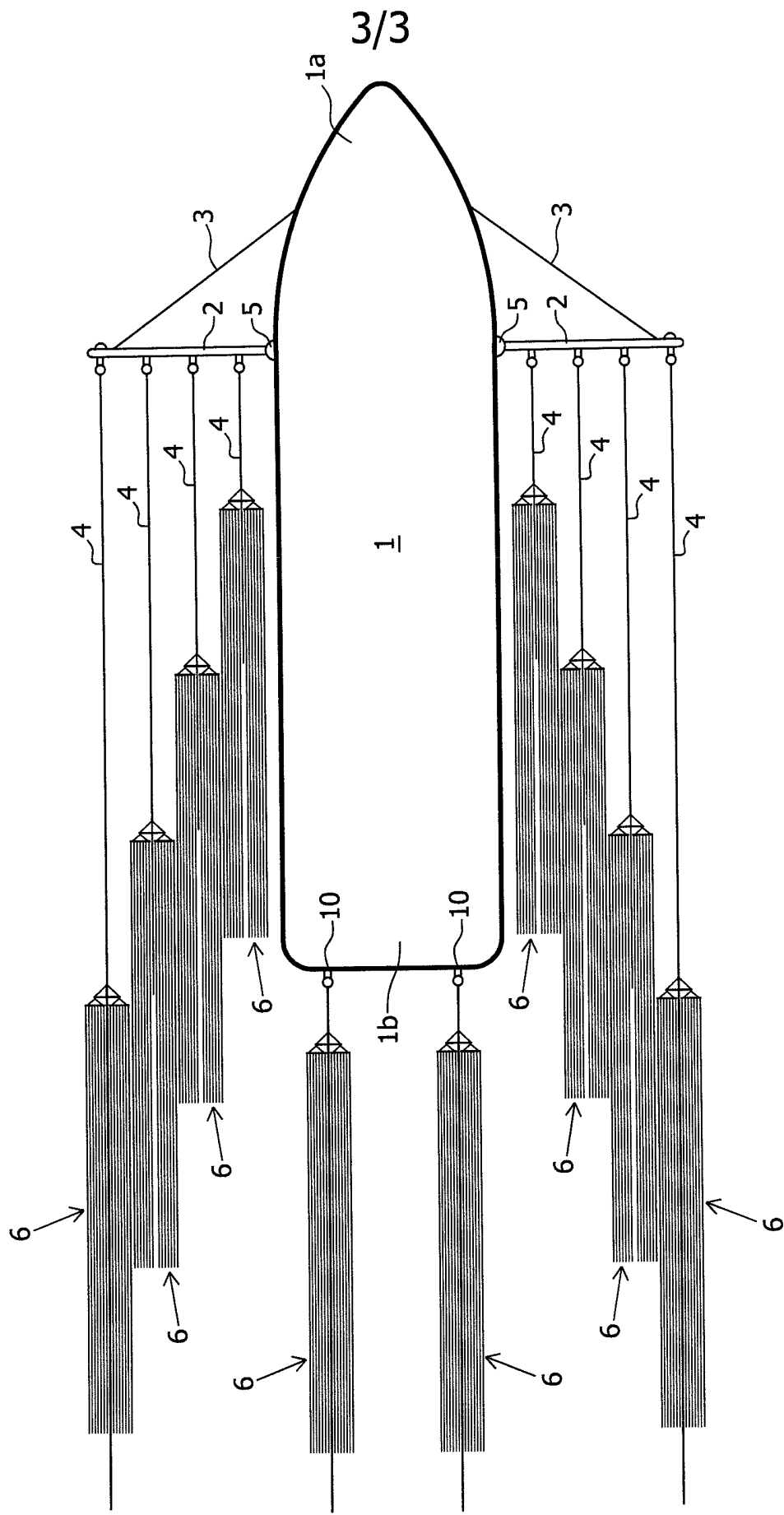
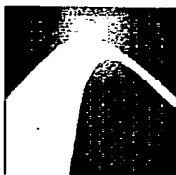


FIG. 3



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

OCTROOIAANVRAAG NR.:

NO 136802

NL 2003307

ONDERZOEKSRAPPORT

BETREFFENDE HET RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND VAN DE TECHNIEK

RELEVANTE LITERATUUR			
Categorie ¹	Literatuur met, voor zover nodig, aanduiding van speciaal van belang zijnde tekstgedeelten of figuren.	Van belang voor conclusie(s) nr.	Classificatie (IPC)
A	Mark J. Perry: "Anti-Piracy Options" www.brittanica.com brittanica 17 april 2009 (2009-04-17), XP007912205 Gevonden op het Internet: URL: http://www.britannica.com/blogs/2009/04/anti-piracy-options/> [gevonden op 2010-03-12] * figuur 1 *	1,20	INV. B63G13/00
A	Belgian Newspaper "De Standaard" of tuesday the 21st April 2009. Section "Buitenland" Page 12. Article "Belgische kaptein overleefde kaping" section "Bescherming tegen piraterij". XP007912206	1,20	
			Onderzochte gebieden van de techniek
			B63G
Indien gewijzigde conclusies zijn ingediend, heeft dit rapport betrekking op de conclusies ingediend op:			
Plaats van onderzoek: 's-Gravenhage		Datum waarop het onderzoek werd voltooid: 17 maart 2010	Bevoegd ambtenaar: van Rooij, Michael
¹ CATEGORIE VAN DE VERMELDE LITERATUUR			
X: de conclusie wordt als niet nieuw of niet inventief beschouwd ten opzichte van deze literatuur Y: de conclusie wordt als niet inventief beschouwd ten opzichte van de combinatie van deze literatuur met andere geciteerde literatuur van dezelfde categorie, waarbij de combinatie voor de vakman voor de hand liggend wordt geacht A: niet tot de categorie X of Y behorende literatuur die de stand van de techniek beschrijft O: niet-schriftelijke stand van de techniek P: tussen de voorrangsdatum en de indieningsdatum gepubliceerde literatuur T: na de indieningsdatum of de voorrangsdatum gepubliceerde literatuur die niet bezwarend is voor de octrooiaanvraag, maar wordt vermeld ter verheldering van de theorie of het principe dat ten grondslag ligt aan de uitvinding E: eerdere octrooi(aanvraag), gepubliceerd op of na de indieningsdatum, waarin dezelfde uitvinding wordt beschreven D: in de octrooiaanvraag vermeld L: om andere redenen vermelde literatuur &: lid van dezelfde octrooifamilie of overeenkomstige octrooipublicatie			



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

SCHRIFTELIJKE OPINIE

DOSSIER NUMMER NO136802	INDIENINGSDATUM 29.07.2009	VOORRANGSDATUM	AANVRAAGNUMMER NL2003307
CLASSIFICATIE INV. B63G13/00			
AANVRAGER Westmark B.V. te Leusden			

Deze schriftelijke opinie bevat een toelichting op de volgende onderdelen:

- ☒ Onderdeel I Basis van de schriftelijke opinie
- ☐ Onderdeel II Voorrang
- ☐ Onderdeel III Vaststelling nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid niet mogelijk
- ☐ Onderdeel IV De aanvraag heeft betrekking op meer dan één uitvinding
- ☒ Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid
- ☐ Onderdeel VI Andere geciteerde documenten
- ☐ Onderdeel VII Overige gebreken
- ☐ Onderdeel VIII Overige opmerkingen

	DE BEVOEGDE AMBTENAAR van Rooij, Michael
--	---

SCHRIFTELIJKE OPINIE

Aanvraag nr.:
NL2003307

Onderdeel I Basis van de Schriftelijke Opinie

1. Deze schriftelijke opinie is opgesteld op basis van de meest recente conclusies ingediend voor aanvang van het onderzoek.
2. Met betrekking tot **nucleotide en/of aminozuur sequenties** die genoemd worden in de aanvraag en relevant zijn voor de uitvinding zoals beschreven in de conclusies, is dit onderzoek gedaan op basis van:
 - a. type materiaal:
 - ☐ sequentie opsomming
 - ☐ tabel met betrekking tot de sequentie lijst
 - b. vorm van het materiaal:
 - ☐ op papier
 - ☐ in elektronische vorm
 - c. moment van indiening/aanlevering:
 - ☐ opgenomen in de aanvraag zoals ingediend
 - ☐ samen met de aanvraag elektronisch ingediend
 - ☐ later aangeleverd voor het onderzoek
3. ☐ In geval er meer dan één versie of kopie van een sequentie opsomming of tabel met betrekking op een sequentie is ingediend of aangeleverd, zijn de benodigde verklaringen ingediend dat de informatie in de latere of additionele kopieën identiek is aan de aanvraag zoals ingediend of niet meer informatie bevatten dan de aanvraag zoals oorspronkelijk werd ingediend.
4. Overige opmerkingen:

SCHRIFTELIJKE OPINIE

Aanvraag nr.:

NL2003307

Onderdeel V Gemotiveerde verklaring ten aanzien van nieuwheid, inventiviteit en industriële toepasbaarheid

1. Verklaring

Nieuwheid Ja: Conclusies 1-20
 Nee: Conclusies

Inventiviteit Ja: Conclusies 1-20
 Nee: Conclusies

Industriële toepasbaarheid Ja: Conclusies 1-20
 Nee: Conclusies

2. Citaties en toelichting:

Zie aparte bladzijde

Re Item V

Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

Technical field : Anti-piracy system at sea.

State of the art.

Document XP007912205 (www.brittanica.com/blogs/2009/04/anti-piracy-options by Mark J.Perry pd: 17-04-2009) shows an example of a large ship with anti-piracy nets draped along its sides according to the preamble of independent claim 1, but it doesn't disclose how these nets are activated and/or stored.

Problem.

To deploy anti-piracy nets for large vessels at times when the danger for piracy is real, and to have it stored away when such danger is not at hand.

Solution.

Above mentioned problem is solved by the characterizing portion of independent claim 1 (and independent claim 20) by the feature of having rollable lines/nets on a foldable boom.

There is no indication to assume that one can come to the present invention with the relevant documents of the search report.

The independent claims 1 and 20 and dependent claims 2-19 therefore meet the requirements with regard to novelty and inventive step.

Betreffende Item V

Beargumenteerde verklaring met betrekking tot nieuwheid, inventiviteit of industriële toepasbaarheid; citaten en toelichtingen die een dergelijke verklaring ondersteunen

Technisch vakgebied: Anti-piraterijsysteem op zee

Stand der techniek.

Document XP007912205 (www.brittanica.com/blogs/2009/04/anti-piracy-options door Mark J. Perry pd: 17-04-2009) laat een voorbeeld zien van een groot schip met anti-piraterijnetten die langs de zijanten zijn gedrapeerd volgens de aanhef van onafhankelijke conclusie 1, maar beschrijft niet hoe deze netten worden geactiveerd en/of opgeslagen.

Probleem.

Het inzetten van anti-piraterijnetten voor grote vaartuigen op momenten dat het gevaar voor piraterij aanwezig is, en het opslaan daarvan wanneer een dergelijk gevaar niet aanwezig is.

Oplossing.

Het genoemde probleem wordt opgelost door het kenmerkende deel van onafhankelijke conclusie 1 (en onafhankelijke conclusie 20) door het kenmerk van het hebben van oprolbare lijnen/netten op een opvouwbare giek.

Er is geen aanwijzing om aan te nemen dat iemand tot de onderhavige uitvinding kan komen met de relevante documenten van het onderzoeksrapport.

De onafhankelijke conclusies 1 en 20 en de afhankelijke conclusies 2-19 voldoen derhalve aan de vereisten met betrekking tot nieuwheid en inventiviteit.