

19



NL Octrooicentrum

11

2004591

12 C OCTROOI

21 Aanvraagnummer: **2004591**

51 Int.Cl.:
B63G 13/00 (2006.01)

22 Aanvraag ingediend: **22.04.2010**

30 Voorrang:
29.07.2009 NL 2003307
06.01.2010 NL 2004068

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 uitgeklappt en de sleeplijnen kunnen worden uitgevierd die de aandrijving van het piratenvaartuig kunnen blokkeren. In het algemeen hebben de sleeplijnen een lengte van circa 50-1000 meter en een dikte van circa 3-10 mm. De sleeplijnen kunnen zijn voorzien van strengen of pluimen en hebben doorgaans een lengte van 0,5-2 meter. In het algemeen zijn de sleeplijnen vervaardigd uit kunststof zoals polyester, nylon etc. Ten slotte heeft de uitvinding betrekking op een schip waarvan zowel de voorsteven als achtersteven zijn voorzien van piratenvaartuigbestrijdingssystemen volgens de uitvinding.

NL C 2004591

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 Somalische 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 gevarezone 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 Voor het af- en oprollen van de sleeplijnen is het gunstig gebleken wanneer de sleeplijnen die bij voorkeur geweven zijn, aan de giek zijn bevestigd door middel van spoelen, die met behulp van een elektromotor kunnen worden aangedreven.

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 deze verstrengeld raakt in een bundel lijnen die door het schip
5 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 mogelijkwijs meerdere malen het kielzog van het aangevallen schip kruisen.
10

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 50-1000 meter afhankelijk van het
15 type vaartuig/schip 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 uitgeklast 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.
20

De sleeplijnen blijven echter continu uitgevierd bij gevaarlijke doorvaarten.

Om te voorkomen dat de sleeplijnen kunnen worden waargenomen door piraten kunnen zij worden vervaardigd uit kunststof met een naturel kleur, vergelijkbaar met een vislijn, die in water niet of nauwelijks zichtbaar is.
25

In het algemeen worden sleeplijnen vervaardigd uit kunststof zoals polyester, nylon etc. al dan niet versterkt met een zeer sterk garen van een andere kunststoffamilie. De dikte van de lijnen varieert van minimaal een diameter van 3 mm tot een dikte van 10 mm voor de sleeplijnen. +De sleeplijnen kunnen zijn voorzien van strengen of pluizen, die bij voorkeur door de sleeplijnen zijn geweven.
30
35

Opgemerkt wordt dat het de voorkeur verdient wanneer de lijnen geweven lijnen zijn ter voorkoming van torderen en derhalve te voorkomen dat de lijnen in de war raken.

Dergelijke strengen of pluizen hebben een lengte van 0,5-2 meter en hebben de functie om de sleeplijn in de aandrijfschroef te trekken wanneer de aandrijfschroef is voorzien van een
40

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
5 1-5 mm.

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 50-1000 meter.

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

20 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.

25 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 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.

35 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.

40 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 meegesleept door het schip.

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.

Figuur 4 stelt een uitvoeringsvorm volgens de uitvinding voor, waarbij de lijnen kunnen uit- en ingesteld worden met behulp van spoelen onder gebruikmaking van een elektromotor.

Figuur 5 stelt een uitvoeringsvorm van de uitvinding voor, waarbij ook de achtersteven is voorzien van lijnen die evenals in Fig. 4 kunnen uit- en ingerold worden met behulp van spoelen onder gebruikmaking van een elektromotor.

Figuur 6 stelt een gunstige uitvoeringsvorm van de uitvinding voor, waarbij de sleeplijnen worden uitgerold met behulp van haspels die zijn aangebracht op het dek van het schip in een haspelkast.

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 3-10 mm en hebben een lengte van 50-1000 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 0,5-2 meter. De strengen of pluimen zijn niet getoond in de figuren.

5 De sleeplijnen 4 zijn vervaardigd uit kunststof. Geschikte sleeplijnen zijn vervaardigd uit kunststof zoals polyester, nylon etc., waarbij de kleur van de lijnen bij voorkeur natuurlijk is, zodat ze met het blote oog niet of nauwelijks waarneembaar zijn in het zeewater. De dunne lijnen of vangmatten zijn
10 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 vervolgens zijn bevestigd aan de dwarsverbinding 8, eveneens vervaardigd van lichtmetaal, kunststof of hout, via lijnen 9 aan de
15 sleeplijn 4.

Figuur 3 toont een schip 1 volgens de uitvinding dat zowel aan de boegzijde als achtersteven 1b is voorzien van het piratenpreventiesysteem volgens de uitvinding.

20 Aan bakboord- en stuurboordzijde zijn dunne lijnen 4 dan wel vangmatten 6 aangebracht, zoals afgebeeld in Figuur 2, die eveneens al dan niet van de brug kunnen worden uitgevierd dan wel ingehaald.

25 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 achterzijde naderen.

De dunne lijnen of vangmatten 6 zijn aan de achtersteven 1b bevestigd van bevestigingspunten 10.

30 Figuur 4 toont een schip 1, dat aan weerszijden is voorzien van een giek 2 waarop spoelen 12 zijn aangebracht voor het af- en oprollen van de lijnen. Het af- en oprollen van de lijnen 14. Het af- en oprollen van de lijnen 14 kan plaatsvinden met behulp van een elektromotor 11.

35 Bij normale vaart, dus zonder dreiging van piraten staat de giek 2 compleet met opgerolde spoelen 12 binnenboord. Bij dreiging van piraten of in gevaarlijk gebied worden de gieken 2 compleet met opgerolde spoelen 12 om het scharnierpunt 5 buitenboord gedraaid. Wanneer de giek 2 correct gefixeerd is, wordt het
40 uiteinde van de giek 2 ondersteund door enkele uitvierlijnen 3. Hierna worden de spoelen 12 volledig afgerold, zodat de lijnen 14

op de juiste plaats in het water terecht komen. Afrollen gebeurt door het aandrijven van het draaiend deel van de giek, waarop alle spoelen zijn aangebracht met behulp van de motor 11, die met het vaste deel van de giek 2 mee naar buiten draait.

5 Wanneer de dreiging niet meer aanwezig is worden de lijnen 4 met behulp van de spoelen 12 en motor 11 opgerold en de giek 2 om het scharnierpunt 5 binnenboord gedraaid.

 Figuur 5 toont een uitvoeringsvorm van de uitvinding waarin ook de achtersteven 1b van het schip 1 is voorzien van het piratenbestrijdingssysteem volgens de uitvinding. Hierbij is het
10 systeem door middel van lijnen 13 bevestigd aan de achtersteven 1b van het schip 1. Voor de werking van het systeem wordt verwezen naar de beschrijving van Fig. 4.

 Figuur 6 toont een schip 1 dat is voorzien van een boegzijde 1a en een achtersteven 1b. Voor de overige onderdelen wordt
15 gewezen naar de beschrijving van Figuur 1. De haspels anders dan bij Figuur 5 zijn aangebracht op het dek in een kast 15. Daaruit worden de lijnen 4 al dan niet via een niet-getoonde elektromotor uitgerold of ingerold.

20 De lijnen 4 lopen respectievelijk via geleider 17 op de achtersteven en de giek 2 langs het schip 1. De lengte van de lijnen 4 en het materiaal waaruit ze zijn vervaardigd, zijn reeds in de beschrijving aangegeven.

 De giek 2 is aan weerszijde voorzien van neerhouders 14,
25 die zorgen voor het straktrekken van de sleeplijnen 4 op een bepaalde hoogte ten opzichte van het zeewater. Bovendien zorgt de neerhouder 14 dat de lijnen 4 zo snel mogelijk naar het water worden gebracht; de lijnen 4 zijn immers alleen effectief indien zij in het water liggen.

30 Soortgelijke neerhouders 14 zijn ook aan de achterzijde van het schip aangebracht. Op de achtersteven worden de sleeplijnen via de haspels (niet getoond) en geleider 17 geleid naar de neerhouder 14. Aan de neerhouder 14 en achtersteven 1b van het schip 1 is een instelbare/verstelbare kabel 16 aangebracht, die
35 ervoor zorgt dat de neerhouder 14 buiten gebruik volledig omhoog gelierd kan worden. Tijdens gebruik is het tevens mogelijk om de hoogte afhankelijk van de golfslag in te stellen.

 Desgewenst kan de neerhouder 14 verzwaard worden met water.

40 De haspels zijn in haspelkasten 15 op het dek aangebracht. Deze constructie vergemakkelijkt het bedienen en contro-

leren van de haspels en bevordert het afwikkelen van de lijnen 4.

De sleeplijnen 4 zijn ten opzichte van elkaar verschillend van lengte, waardoor een beter functioneren van de sleeplijnen 4 wordt bevorderd en zo een meer betrouwbaar systeem oplevert.

Voorts is het schip 1 voorzien van sleeplijnen 4, alsmede gieken 2, die kunnen worden in- en uitgeklaapt via scharnierpunt 5.

Het spreekt voor zich dat de onderhavige uitvinding niet is beperkt tot de in de Figuren 1, 2, 3, 4, 5 en 6 uitgebeelde uitvoeringsvormen 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 |
| 15 | 11. | Elektromotor |
| | 12. | Spoel |
| | 13. | Bevestigingslijnen |
| | 14. | Neerhouder |
| | 15. | Haspelkast |
| 20 | 16. | Instelbare/verstelbare kabel |
| | 17. | Geleider |

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 wor-
den uitgeklast en de sleeplijnen kunnen worden uitgevierd die de
5 aandrijving van de piratenvaartuig kunnen blokkeren.
2. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 1, **met het**
kenmerk, dat de sleeplijnen een lengte hebben van circa 50-1000
meter.
- 10 3. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 1 of 2, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen een dikte hebben van 3-10 mm.
4. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-3, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen zijn voorzien van strengen of
pluimen.
- 15 5. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 4, **met het**
kenmerk, dat de strengen of pluimen in de sleeplijn zijn ingewe-
ven.
6. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 4 of 5, **met**
het kenmerk, dat de strengen of pluimen een lengte hebben van
20 0,5-2 meter.
7. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-6, **met**
het kenmerk, dat de sleeplijnen zijn vervaardigd uit kunststof,
al dan niet aan het uiteinde verzwaard.
8. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-7, **met**
25 **het kenmerk**, dat de sleeplijnen zijn vervaardigd uit kunststof
zoals polyester, nylon etc., al dan niet versterkt met een zeer
sterk garen van een andere kunststoffamilie.
9. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-8, **met**
het kenmerk, dat de kleur van de lijnen naturel is.
- 30 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 geplaatste
dunne lijnen of vangmatten.
11. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 10, **met**
35 **het kenmerk**, dat de dunne lijnen of vangmatten aan de afzonder-
lijke sleeplijnen versprongen ten opzichte van elkaar zijn aange-
bracht.
12. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 10 en 11,
met het kenmerk, dat de dunne lijnen of vangmatten een dikte

hebben van 1-5 mm al dan niet aan het uiteinde verzwaard.

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

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

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

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

15 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.

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

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

30 20. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-9 gebruikmakend van aan weerszijden van en of achterstevan van een te beschermen schip aangebrachte sleeplijnen, waarbij de sleeplijnen buiten gebruik zijn opgerold op of om een inklapbare giek, welke giek in een gevarenzone kan worden uitgekapt en de sleeplijnen kunnen worden uitgevierd die de aandrijving van de piratenvaartuig kunnen blokkeren, **met het kenmerk**, dat de sleeplijnen, die bij voorkeur geweven zijn, aan de giek zijn bevestigd door middel van spoelen, waarbij de sleeplijnen af- of opgerold kunnen worden onder gebruikmaking van een elektromotor, door het draaiende deel van de giek aan te drijven.

40 21. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 1-9, gebruikmakend van aan weerszijden van en/of op de achterstevan (1b) van een te beschermen schip (1) aangebrachte sleeplijnen (4), waarbij de sleeplijnen (4) buiten gebruik zijn opgerold om een haspel, welke haspels zijn ondergebracht in haspelkasten (15) op

het dek en de lijnen (4) door middel van de haspels worden uitgerold of opgehaald.

22. Piratenpreventiesysteem volgens conclusie 21, waarbij de achtersteven is voorzien van haspelkasten (15) voor de
5 haspels, waarmee de lijnen (4) kunnen worden uitgerold of ingetrokken via geleider (17).

23. Piratenpreventiesysteem volgens conclusies 21 of 22, waarbij neerhouders (14) zijn aangebracht voor het parallel houden van de lijnen (4) en voor het houden van de lijnen (4) boven
10 een bepaalde afstand van de zeespiegel.

24. Schip waarvan zowel voorsteven als achtersteven zijn voorzien van piratenvaartuigbestrijdingssystemen volgens een der voorgaande conclusies 1-23.

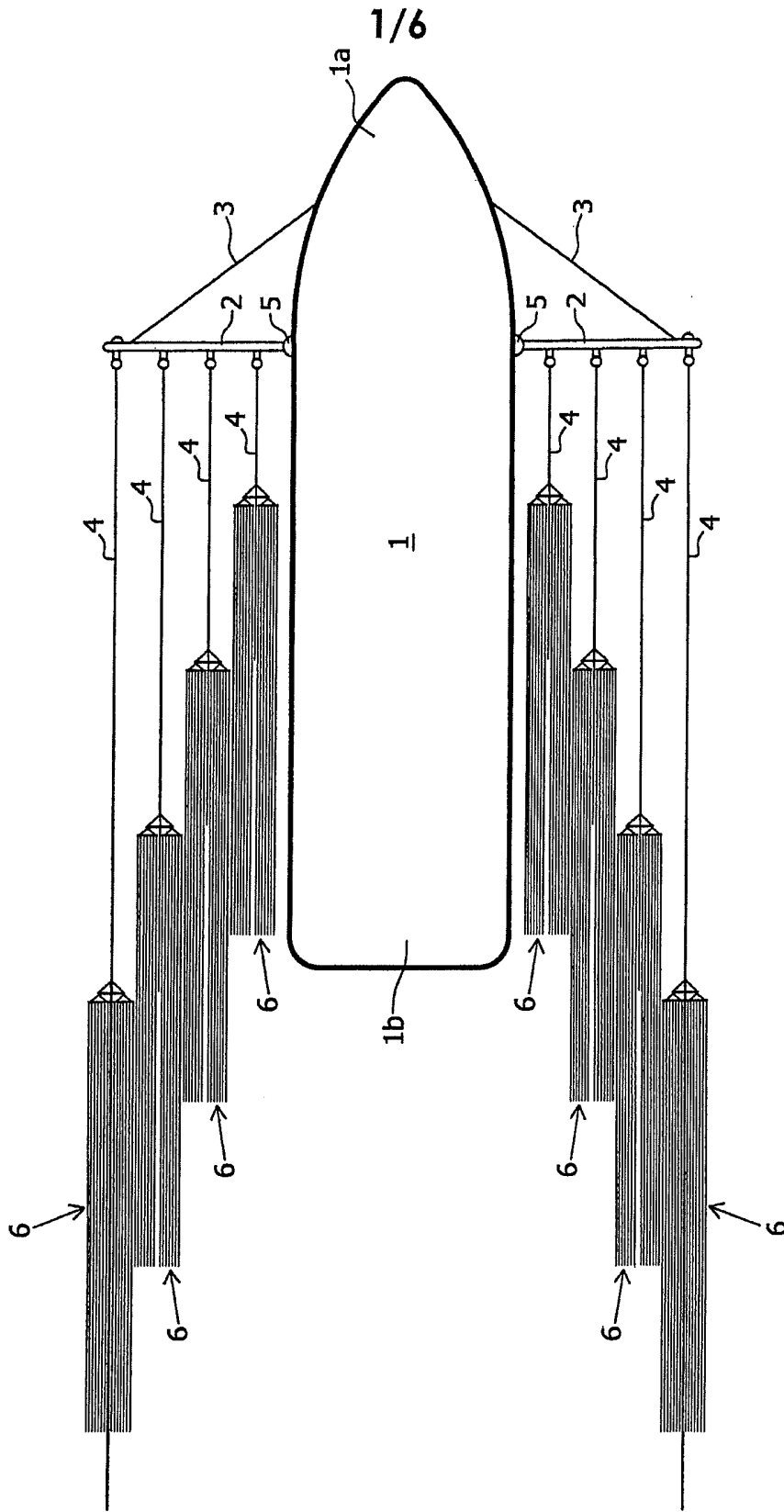


FIG. 1

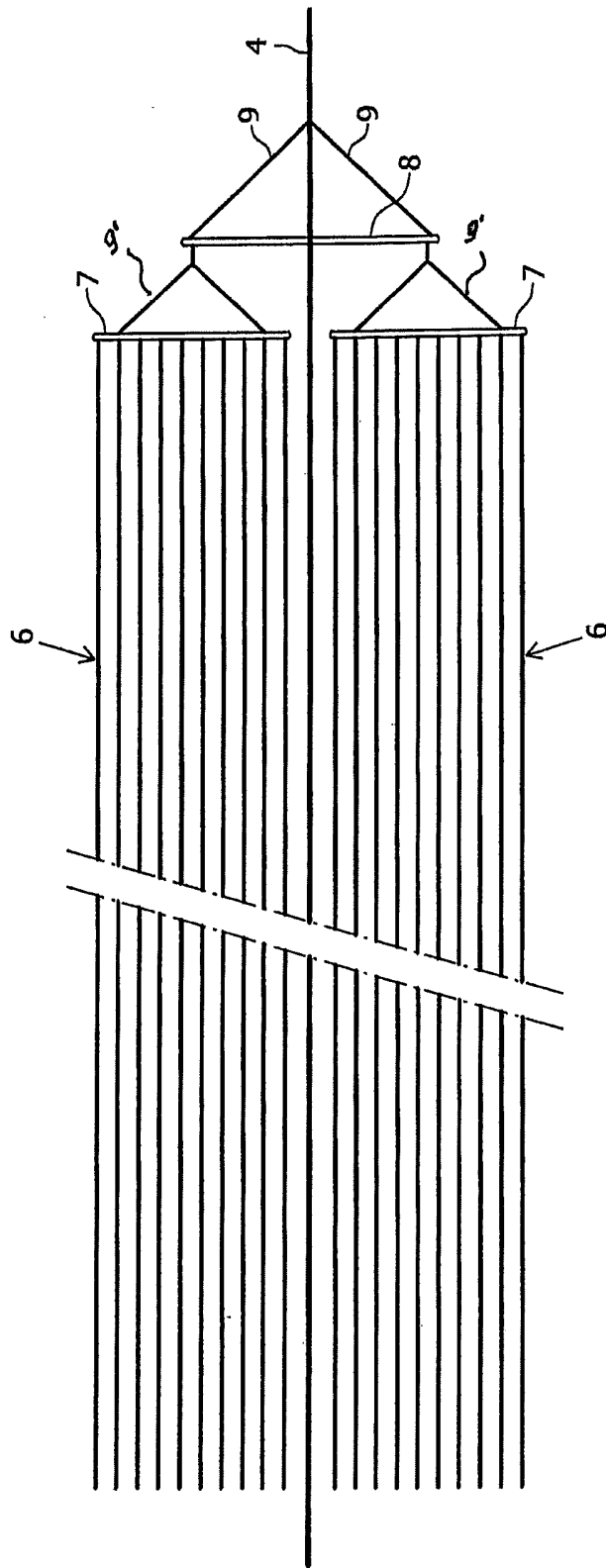


FIG. 2

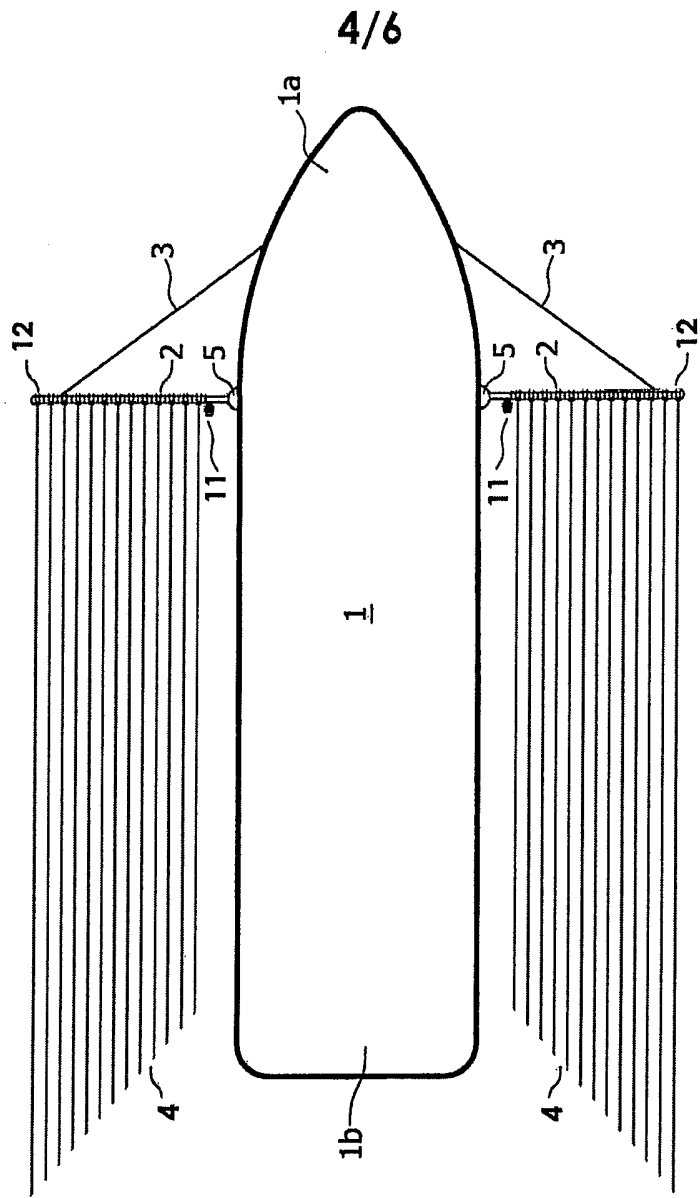


FIG. 4

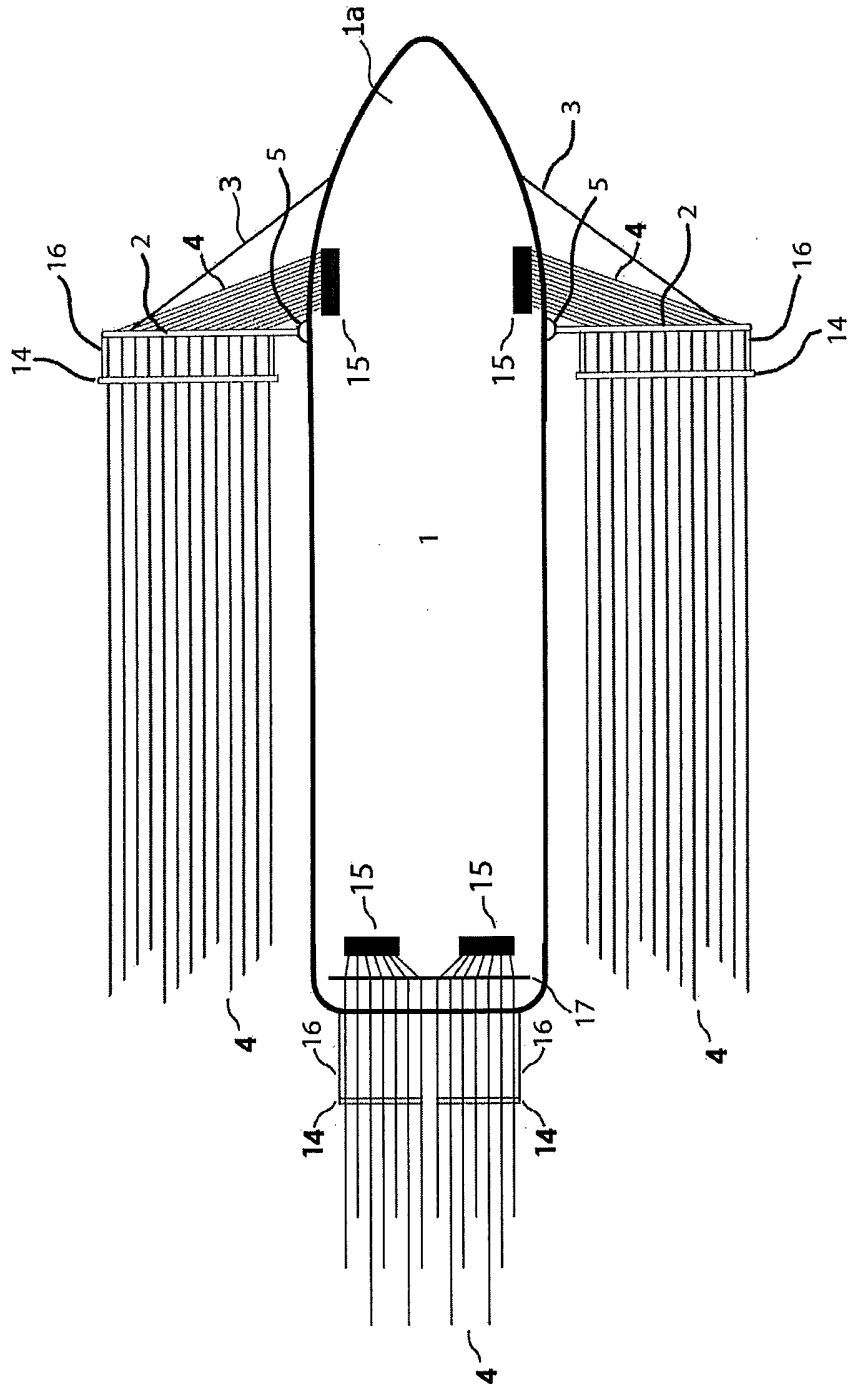


FIG. 6

SAMENWERKINGSVERDRAG (PCT)

RAPPORT BETREFFENDE NIEUWHEIDSONDERZOEK VAN INTERNATIONAAL TYPE

IDENTIFICATIE VAN DE NATIONALE AANVRAGE	KENMERK VAN DE AANVRAGER OF VAN DE GEMACHTIGDE NL 48279-Kp
Nederlands aanvraag nr. 2004591	Indieningsdatum 22-04-2010
	Ingeroepen voorrangsdatum
Aanvrager (Naam) Westmark B.V.	
Datum van het verzoek voor een onderzoek van internationaal type 26-06-2010	Door de Instantie voor Internationaal Onderzoek aan het verzoek voor een onderzoek van internationaal type toegekend nr. SN 54471
I. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP (bij toepassing van verschillende classificaties, alle classificatiesymbolen opgeven)	
Volgens de internationale classificatie (IPC) B63G13/00	
II. ONDERZOCHETE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK	
Onderzochte minimumdocumentatie	
Classificatiesysteem	Classificatiesymbolen
IPC 8	B63G B63B
Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen	
III. <input type="checkbox"/>	GEEN ONDERZOEK MOGELIJK VOOR BEPAALDE CONCLUSIES (opmerkingen op aanvullingsblad)
IV. <input type="checkbox"/>	GEBREK AAN EENHEID VAN UITVINDING (opmerkingen op aanvullingsblad)

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
de stand van de techniek

NL 2004591

A. CLASSIFICATIE VAN HET ONDERWERP
INV. B63G13/00
ADD.

Volgens de Internationale Classificatie van octrooien (IPC) of zowel volgens de nationale classificatie als volgens de IPC.

B. ONDERZOCHETE GEBIEDEN VAN DE TECHNIEK

Onderzochte minimum documentatie (classificatie gevolgd door classificatiesymbolen)
B63G B63B

Onderzochte andere documentatie dan de minimum documentatie, voor dergelijke documenten, voor zover dergelijke documenten in de onderzochte gebieden zijn opgenomen

Tijdens het onderzoek geraadpleegde elektronische gegevensbestanden (naam van de gegevensbestanden en, waar uitvoerbaar, gebruikte trefwoorden)

EPO-Internal

C. VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN

Categorie *	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
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/2009/0 4/anti-piracy-options/ [gevonden op 2010-03-12] * figuur 1 *	1,20
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 * het gehele document *	1,20

Verdere documenten worden vermeld in het vervolg van vak C.

Leden van dezelfde octrooifamilie zijn vermeld in een bijlage

* Speciale categorieën van aangehaalde documenten

A niet tot de categorie X of Y behorende literatuur die de stand van de techniek beschrijft

D in de octrooiaanvraag vermeld

E eerdere octrooi(aanvraag), gepubliceerd op of na de indieningsdatum, waarin dezelfde uitvinding wordt beschreven

L om andere redenen vermelde literatuur

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

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

& lid van dezelfde octrooifamilie of overeenkomstige octrooipublicatie

Datum waarop het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type werd voltooid

22 september 2010

Verzenddatum van het rapport van het onderzoek naar de stand van de techniek van internationaal type

Naam en adres van de instantie

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040,
Fax: (+31-70) 340-3016

De bevoegde ambtenaar

van Rooij, Michael

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
 RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
 VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
 de stand van de techniek

NL 2004591

C.(Vervolg). VAN BELANG GEACHTE DOCUMENTEN		
Categorie °	Geciteerde documenten, eventueel met aanduiding van speciaal van belang zijnde passages	Van belang voor conclusie nr.
A	GB 943 933 A (CONRAD BIRKHOFF) 11 december 1963 (1963-12-11) * figuren *	1,21,22, 24
A	US 7 165 502 B2 (PEDERSEN ROAR [NO] ET AL) 23 januari 2007 (2007-01-23) * figuren *	1,21,22, 24

**ONDERZOEKSRAPPORT BETREFFENDE HET
 RESULTAAT VAN HET ONDERZOEK NAAR DE STAND
 VAN DE TECHNIEK VAN HET INTERNATIONALE TYPE**

Informatie over leden van dezelfde octroofamilie

Nummer van het verzoek om een onderzoek naar
 de stand van de techniek
NL 2004591

In het rapport genoemd octrooigeschrift	Datum van publicatie	Overeenkomend(e) geschrift(en)	Datum van publicatie
GB 943933	A	11-12-1963 DE	22-05-1963
US 7165502	B2	23-01-2007 AT	15-07-2008
		AU 2003201785 A1	30-07-2003
		CA 2474034 A1	24-07-2003
		DK 200401110 A	14-09-2004
		EP 1465803 A1	13-10-2004
		ES 2310234 T3	01-01-2009
		IS 7349 A	08-07-2004
		WO 03059731 A1	24-07-2003
		NO 20023747 A	17-07-2003
		NZ 534071 A	28-07-2006
		RU 2278057 C2	20-06-2006
		US 2005087119 A1	28-04-2005



OCTROOICENTRUM NEDERLAND

WRITTEN OPINION

File No. SN54471	Filing date (<i>day/month/year</i>) 22.04.2010	Priority date (<i>day/month/year</i>) 06.01.2010	Application No. NL2004591
International Patent Classification (IPC) INV. B63G13/00			
Applicant Westmark B.V.			

This opinion contains indications relating to the following items:

- Box No. I Basis of the opinion
- Box No. II Priority
- Box No. III Non-establishment of opinion with regard to novelty, inventive step and industrial applicability
- Box No. IV Lack of unity of invention
- Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement
- Box No. VI Certain documents cited
- Box No. VII Certain defects in the application
- Box No. VIII Certain observations on the application

	Examiner van Rooij, Michael
--	--------------------------------

WRITTEN OPINION

Application number
NL2004591

Box No. I Basis of this opinion

1. This opinion has been established on the basis of the latest set of claims filed before the start of the search.
2. With regard to any **nucleotide and/or amino acid sequence** disclosed in the application and necessary to the claimed invention, this opinion has been established on the basis of:
 - a. type of material:
 - a sequence listing
 - table(s) related to the sequence listing
 - b. format of material:
 - on paper
 - in electronic form
 - c. time of filing/furnishing:
 - contained in the application as filed.
 - filed together with the application in electronic form.
 - furnished subsequently for the purposes of search.
3. In addition, in the case that more than one version or copy of a sequence listing and/or table relating thereto has been filed or furnished, the required statements that the information in the subsequent or additional copies is identical to that in the application as filed or does not go beyond the application as filed, as appropriate, were furnished.
4. Additional comments:

Box No. V Reasoned statement with regard to novelty, inventive step or industrial applicability; citations and explanations supporting such statement

1. Statement

Novelty	Yes: Claims	1-24
	No: Claims	
Inventive step	Yes: Claims	1-24
	No: Claims	
Industrial applicability	Yes: Claims	1-24
	No: Claims	

2. Citations and explanations

see separate sheet

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 the independent claim 24 ship having this system) 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 24 and dependent claims 2-23 therefore meet the requirements with regard to novelty and inventive step.