

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**  
**коллегии палаты по патентным спорам**  
**по результатам рассмотрения  возражения  заявления**

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – Кодекс) и Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение Закрытого акционерного общества «ТрансКлассСервис» (ЗАО «ТКС») (далее – заявитель), поступившее 08.07.2016 на решение Федеральной службы по интеллектуальной собственности (далее – Роспатент) от 11.04.2016 об отказе в выдаче патента на изобретение по заявке № 2014108635/08, при этом установлено следующее.

Заявлена группа изобретений «Способ (варианты) и система мониторинга условий проезда пассажиров», совокупность признаков которого изложена в формуле, представленной в Роспатент 06.03.2014, в следующей редакции:

«1. Способ мониторинга условий проезда пассажиров, включающий сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров, отличающийся тем, что данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются, при этом коммуникационный сервер:

- обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров;

- распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места.

2. Способ по п.1, отличающийся тем, что передача информации на коммуникационный сервер или получение информации от коммуникационного сервера инициируется мобильными автоматизированными рабочими местами или диспетчерским сервером.

3. Способ мониторинга условий проезда пассажиров, включающий сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров, отличающийся тем, что данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются, при этом коммуникационный сервер:

- отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга;

- распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места.

4. Способ по п.3, отличающийся тем, что передача информации на коммуникационный сервер или получение информации от коммуникационного сервера инициируется мобильными автоматизированными рабочими местами или диспетчерским сервером.

5. Система мониторинга условий проезда пассажиров, включающая мобильные автоматизированные рабочие места, коммуникационный сервер и диспетчерский сервер, и стационарные автоматизированные рабочие места, подключенные к диспетчерскому серверу, при этом коммуникационный сервер выполнен с возможностью распределения и передачи информации, поступившей от диспетчерского сервера, на мобильные автоматизированные рабочие места, передачи данных от мобильных рабочих мест на диспетчерский сервер и отображения на сайте

мониторинга, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест.

6. Система по п.5, отличающаяся тем, что диспетчерский сервер выполнен с возможностью распределения и передачи данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест, на стационарные автоматизированные рабочие места.»

При экспертизе заявки по существу к рассмотрению была принята вышеприведенная формула, характеризующая заявленное изобретение.

В решении Роспатента от 11.04.2016 отмечается, что изобретение, раскрытое в вышеприведенной формуле, не соответствует условию патентоспособности «новизна» в виду известности технического решения по патенту РФ на полезную модель № 79699, опубликованному 10.01.2009 (далее – [1]). При этом в решении Роспатента отмечается, что изобретение, раскрытое в вышеприведенной формуле, не соответствует условию патентоспособности «новизна» ввиду известности технического решения по патенту [1].

На решение об отказе в выдаче патента на изобретение в соответствии с пунктом 3 статьи 1387 Кодекса поступило возражение, в котором заявитель выражает несогласие с выводом упомянутого решения. В частности заявитель не согласен с тем, что средство, раскрытое в патенте [1] имеет то же назначение, что и заявленное изобретение «мониторинг условий проезда пассажиров в железнодорожном вагоне». По мнению заявителя, в решении Роспатента неверно интерпретировано понятие «мониторинг проезда», поскольку «не мониторинг условий проезда включает экипировку вагонов и т.п., а условия проезда характеризуются тем, как экипированы вагоны, качеством питания в вагонах, наличием и качеством информационных материалов и т.п.». В то же время, по мнению заявителя, в патенте [1] под подвижным объектом понимается транспортное средство, при этом в

решении Роспатента контроль (мониторинг) данного подвижного объекта неправомерно называется мониторингом условий проезда пассажиров в железнодорожном вагоне. Кроме того, заявитель в указанном возражении отмечает, что техническое решение, раскрытое в патенте [1], не содержит такие признаки независимых пунктов формулы как:

- данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер;
- коммуникационный сервер:  
обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров,  
распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места»  
(для н.п. 1 формулы).
- данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер;
- при этом коммуникационный сервер:  
отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга,  
распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места  
(для н.п. 3 формулы);
- коммуникационный сервер;
- коммуникационный сервер выполнен с возможностью распределения и передачи информации, поступившей от диспетчерского сервера, на мобильные автоматизированные рабочие места, передачи данных от

мобильных рабочих мест на диспетчерский сервер и отображения на сайте мониторинга, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест (для н.п. 5 формулы).

С учетом даты подачи заявки (06.03.2014) правовая база для оценки патентоспособности заявленного изобретения включает Кодекс и Административный регламент исполнения Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам государственной функции по организации приема заявок на изобретение и их рассмотрения, экспертизы и выдачи в установленном порядке патентов Российской Федерации на изобретение, утвержденный приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29.10.2008 №327, зарегистрированный в Министерстве юстиции Российской Федерации 20.02.2009 №13413 (далее – Регламент ИЗ).

В соответствии с пунктом 1 статьи 1350 Кодекса, изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Согласно пункту 2 статьи 1350 Кодекса, изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники. Изобретение имеет изобретательский уровень, если для специалиста оно явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно подпункту 4 пункта 24.5.2 Регламента ИЗ изобретение признаётся известным из уровня техники и не соответствующим условию новизны, если в уровне техники раскрыто средство, которому присущи все признаки изобретения, выраженного формулой, предложенной заявителем.

Согласно подпункту 1 пункта 10.8.1.3 Регламента ИЗ назначение изобретения, с которого начинается изложение формулы, отражает ее родовое понятие.

Согласно подпункту 2 пункта 24.5.3. Регламента ИЗ изобретение признаётся не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, если в ходе проверки не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не установлена известность влияния отличительных признаков на указанный заявителем технический результат.

Согласно подпункту 2 пункта 24.5.3 Регламента ИЗ проверка изобретательского уровня может быть выполнена по следующей схеме:

- определение наиболее близкого аналога;
- выявление признаков, которыми заявленное изобретение, охарактеризованное в независимом пункте формулы, отличается от близкого аналога (отличительных признаков);
- выявление из уровня техники решений, имеющих признаки, совпадающие с отличительными признаками рассматриваемого изобретения;
- анализ уровня техники с целью подтверждения известности влияния признаков, совпадающих с отличительными признаками заявленного изобретения, на указанный заявителем технический результат.

Согласно пункту 4.9 Правил ППС при рассмотрении возражения коллегия Палаты по патентным спорам вправе предложить лицу, подавшему заявку на выдачу патента на изобретение, внести изменения в формулу изобретения, если эти изменения устраняют причины, послужившие единственным основанием для вывода о несоответствии рассматриваемого объекта условиям патентоспособности.

Согласно пункту 5.1 Правил ППС в случае отмены оспариваемого решения при рассмотрении возражения, принятого без проведения информационного поиска или по результатам поиска, проведённого не в

полном объёме, а также в случае, если патентообладателем по предложению палаты по патентным спорам внесены изменения в формулу изобретения, решение Палаты по патентным спорам должно быть принято с учётом результатов дополнительного информационного поиска, проведённого в полном объёме.

Существо заявленного изобретения выражено в приведенной выше формуле, которую коллегия принимает к рассмотрению.

Анализ доводов, содержащихся в решении Роспатента и в возражении, показал следующее.

Источник информации [1] был опубликован до даты приоритета заявленного изобретения, т.е. может быть включен в уровень техники для целей проверки соответствия изобретения условию патентоспособности «новизна».

Анализ сведений, содержащихся в патенте [1], показал, что охарактеризованное в нем изобретение является средством того же назначения, что и заявленное изобретение, раскрытое в вышеприведенной формуле. Поскольку назначение изобретения отражает родовое понятие соответствующего независимого пункта формулы (подпункт 1 пункта 10.8.1.3 Регламента ИЗ), то в качестве назначений изобретений по независимым пунктам 1 и 3 выступает «Способ мониторинга условий проезда пассажиров», а изобретения по независимому пункту 5 формулы - «Система мониторинга условий проезда пассажиров». При этом вид транспорта в назначении указанных изобретений не оговаривается. В связи с этим, вопреки мнению заявителя, средства, раскрытые в патенте [1] могут относиться к мониторингу условий проезда пассажиров на любом виде транспорта, при этом не обязательно в качестве соответствующего транспортного средства должен выступать именно железнодорожный вагон. Поскольку в описании патента отмечено, что подвижный объект может быть оснащен датчиком наличия

пассажира (см. стр. 5 строку 6 описания), а также компактным считывателем магнитных карт, используемых в качестве средства безналичного расчета (см. стр. 5 строки 2 – 4 Ч) и для данного транспортного средства вычисляется стоимость проезда (см. стр. 6 строки 30 – 31) можно сделать вывод, что в патенте [1] рассматривается пассажирское транспортное средства. При этом, поскольку в патенте [1] производится учет перемещения транспортного средства в режиме реального времени, позволяющий скорректировать расписание маршрута, учесть пробки и ремонт дороги (см. стр. 6 строки 26 – 42), что оказывает непосредственное влияние на качество обслуживания пассажиров, можно сделать вывод, что в указанном документе реализован мониторинг условий проезда пассажиров.

Кроме того, изобретению по патенту [1] присущ ряд признаков независимых пунктов формулы, характеризующей заявленную группу изобретений:

для независимых пунктов 1 и 3 формулы:

- включающий сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров (см. стр. 6 строки 26 – 42);
- данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются (см. стр. 5 строки 16 – 39);
- при этом коммуникационный сервер распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места (см. стр. 5 строки 40 – 46);

для независимого пункта 5 формулы:

- включающая мобильные автоматизированные рабочие места, коммуникационный сервер и диспетчерский сервер, и стационарные автоматизированные рабочие места, подключенные к диспетчерскому серверу



(см. стр. 5 строки 16 – 39);

- при этом коммуникационный сервер выполнен с возможностью распределения и передачи информации, поступившей от диспетчерского сервера, на мобильные автоматизированные рабочие места, передачи данных от мобильных рабочих мест на диспетчерский сервер (см. стр. 5 строки 40 – 46).

В качестве мобильных автоматизированных рабочих мест могут рассматриваться карманные персональные компьютеры водителей (2). В качестве диспетчерского сервера выступает сервер (4), служащий для передачи информации операторам. Поскольку карманные компьютеры водителей связаны с указанным сервером через сеть Интернет (см. стр. 6 строки 30 – 34 и чертеж), предполагающую соединение с использованием сервера провайдера (см. например, Д.Беляев «Компьютер для ваших родителей», Санкт-Петербург «БХВ-Петербург», 2005, стр. 205, 247), указанный сервер провайдера можно рассматривать в качестве коммуникационного сервера, т.е. сервера, обеспечивающего связь (коммуникацию) пользователя с используемым сетевым ресурсом. Поскольку оператор имеет возможность общаться с конкретными водителями, а также дистанционно управлять работой соответствующих транспортных средств (см. стр. 5 строки 40 – 46 и стр. 6 строки 38 – 42), это означает, что сервер Интернет-провайдера, через который осуществлено соответствующее соединение, имеет возможность распределять информацию от оператора к транспортному средству и передавать ее на конкретные мобильные автоматизированные рабочие места, представляющие собой карманные персональные компьютеры водителей данных транспортных средств.

Однако, нельзя согласиться с тем, что изобретению по патенту [1] присущи следующие признаки независимых пунктов формулы:

для независимого пункта 1 формулы:

- коммуникационный сервер обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров;

для независимого пункта 3 формулы:

- коммуникационный сервер отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга;

для независимого пункта 5 формулы:

- коммуникационный сервер выполнен с возможностью отображения на сайте мониторинга, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест.

В техническом решении по патенту [1] рассматривается лишь процесс передачи необходимой информации от мобильного автоматизированного рабочего места водителя транспортного средства на сервер диспетчера (оператора) и обратно, однако процесс предоставления данных, относящихся к условиям проезда пассажиров, или части указанных данных по запросу заинтересованных лиц, а также процесс размещения указанных данных на сайте мониторинга в указанном техническом решении не рассматривается.

В связи с вышеизложенным можно сделать вывод о том, что из патента [1] не известна вся совокупность признаков независимых пунктов 1, 3 и 5 формулы, а следовательно вывод о несоответствии заявленной группы изобретений условию патентоспособности «новизна» не подтвердился и решение Роспатента от 11.04.2016 было принято неправомерно.

В связи с тем, что, как было установлено на заседании коллегии от 06.10.2016, информационный поиск по данной заявке был проведен не в полном объеме в соответствии с пунктом 5.1 Правил ППС, данная заявка

была направлена для проведения дополнительного информационного поиска.

По результатам проведения дополнительного поиска 11.01.2017 был представлен отчет о дополнительном информационном поиске и соответствующее заключение.

В заключении экспертизы, представленном по результатам дополнительного информационного поиска в дополнение к патенту [1], приведено два новых источника информации: заявка US 2005/0174235 A1, опубликованная 11.08.2005 (далее – [2]) и патент RU 90402 U1, опубликованный 10.01.2010 (далее – [3]), а также привел ряд справочных источников информации для подтверждения информации, приведенной в рассматриваемом заключении, в частности учебник А.О.Коцюбинского и С.В.Грошева «Современный самоучитель работы сети ИНТЕРНЕТ», М.:«Триумф», 1997, стр. 33 – 34 (далее – [4]). При этом в заключении, прилагаемом к указанному отчету об информационном поиске, отмечено, что каждое из изобретений заявленной группы изобретений, охарактеризованное представленной заявителем формулой, не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень».

Как отмечается в указанном заключении, совокупность признаков независимых пунктов 1, 3 и 5 формулы, известна из документов [1] и [2].

Из документа [1] известны такие признаки как:

- включающий сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров (см. стр. 6 строки 26 – 42);
- данные собираются и передаются с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются (см. стр. 5 строки 16 – 39);
- при этом коммуникационный сервер распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные

автоматизированные рабочие места (см. стр. 5 строки 40 – 46)

(для независимых пунктов 1 и 3 формулы);

- включающая мобильные автоматизированные рабочие места, коммуникационный сервер и диспетчерский сервер, и стационарные автоматизированные рабочие места, подключенные к диспетчерскому серверу (см. стр. 5 строки 16 – 39);

- при этом коммуникационный сервер выполнен с возможностью распределения и передачи информации, поступившей от диспетчерского сервера, на мобильные автоматизированные рабочие места, передачи данных от мобильных рабочих мест на диспетчерский сервер (см. стр. 5 строки 40 – 46)

(для независимого пункта 5 формулы).

Остальные признаки независимых пунктов 1, 3 и 5 формулы, согласно заключению, прилагаемому к дополнительному информационному поиску, известны из документа [2]:

- коммуникационный сервер обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров

(для независимого пункта 1 формулы);

- коммуникационный сервер отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга

(для независимого пункта 3 формулы);

- коммуникационный сервер выполнен с возможностью отображения на сайте мониторинга, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест

(для независимого пункта 5 формулы).

При этом дополнительно в заключении отмечено, что два из указанных в документах заявки технических результата «повышение достоверности мониторинга за счет обеспечения его объективности» и «повышение надежности (доступности) системы проведения мониторинга и ее информационной безопасности (в смысле защищенности от взлома системы)» не достигаются в заявленном техническом решении, а следовательно не требуется подтверждение известности влияния отличительных признаков на такие два технических результата. Единственный технический результат, который достигается от реализации заявленной группы изобретений – это «обеспечение доступности информации, собранной системой мониторинга». Однако указанный технический результат достигается непосредственно как при использовании технического решения, раскрытого в патенте [1], так и технического решения, раскрытого в заявке [2].

Вышеуказанный отчет о дополнительном информационном поиске и заключение от 11.01.2017 были направлены в адрес заявителя. Заявитель 02.03.2017 представил отзыв по мотивам, изложенным в указанном заключении. Заявитель выразил несогласие с выводом, приведенном в заключении, мотивировав его тем, что противопоставленные источники информации, по мнению заявителя, не имеют отношения к мониторингу условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов. Также заявитель подчеркнул, что в документе [4] ничего не говорится о том, что сервер провайдера используется для передачи и распределения информации между пользователями сети и отображения информации. Кроме того, в представленном отзыве, заявитель попросил коллегия уточнить родовые понятия независимых пунктов формулы «Способ мониторинга условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов» (для пунктов 1 и 3) и «Система мониторинга условий

проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов» (для пункта 5).

На заседаниях коллегии от 03.03.2017 и 15.03.2017 были рассмотрены доводы, приведенные в заключении от 11.01.2017, и аргументы заявителя, приведенные в вышеупомянутом отзыве. По результатам рассмотрения указанных сведений, принимая во внимание ходатайство заявителя представить скорректированную формулу изобретения, с учетом которой могут быть устранены причины, послужившие основанием для вывода о несоответствии объектов изобретения условиям патентоспособности, было принято решение удовлетворить ходатайство заявителя и предоставить ему возможность скорректированную формулу изобретения, как это предусмотрено п. 4.9 Правил ППС.

Заявитель в корреспонденции от 16.05.2017, полученной коллегией 17.05.2017, представил скорректированную формулу изобретения, которая изложена в следующей редакции:

«1. Способ мониторинга условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов, включающий сбор и передачу данных, необходимых для экипировки вагонов и выполнения заявочного ремонта, отличающийся тем, что данные собираются и передаются через сеть Интернет или интранет с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются, при этом коммуникационный сервер:

- обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров;
- круглосуточно распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места и

получает информацию от мобильных автоматизированных рабочих мест пакетами, каждым из пакетов передается информация определенного характера, а именно, анкета готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение, при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком, а передача информации инициируется мобильными автоматизированными рабочими местами.

2. Способ по п. 1, отличающийся тем, что передача информации на коммуникационный сервер от диспетчерского сервера или получение информации диспетчерским сервером от коммуникационного сервера осуществляется через сеть Интернет или интранет и инициируется диспетчерским сервером.

3. Способ мониторинга условий проезда пассажиров, включающий сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров, отличающийся тем, что данные собираются и передаются через сеть Интернет или интранет с мобильных автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются, при этом коммуникационный сервер:

- отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет:
- круглосуточно распределяет и передает принятую от диспетчерского сервера информацию на мобильные автоматизированные рабочие места и получает информацию от мобильных автоматизированных рабочих мест пакетами, каждым из пакетов передается информация определенного характера, а именно, анкета готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение, при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком, а передача информации инициируется мобильными автоматизированными рабочими местами.

4. Способ по п. 3, отличающийся тем, что передача информации на коммуникационный сервер от диспетчерского сервера или получение информации диспетчерским сервером от коммуникационного сервера осуществляется через сеть Интернет или интранет и инициируется диспетчерским сервером.

5. Система мониторинга условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов, в том числе экипировки вагонов и выполнения заявочного ремонта, включающая мобильные автоматизированные рабочие места, коммуникационный сервер и диспетчерский сервер, передающий информацию мобильным автоматизированным рабочим местам и получающий информацию от них через коммуникационный сервер, и стационарные автоматизированные рабочие места, подключенные к диспетчерскому серверу, при этом обмен информацией между мобильными автоматизированными рабочими местами и коммуникационным сервером осуществляется через сеть Интернет или интранет, а коммуникационный сервер выполнен с возможностью:

- круглосуточного распределения и передачи информации, поступившей от диспетчерского сервера, на мобильные автоматизированные рабочие места и получения информации от мобильных рабочих мест пакетами, каждым пакетом передается информация определенного характера, а именно, анкета готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение, при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком;
- отображения на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест.

6. Система по п. 5, отличающаяся тем, что диспетчерский сервер выполнен с возможностью инициировать передачу информации на коммуникационный сервер и получение информации от коммуникационного



сервера через сеть Интернет или интранет.»

Указанная редакция формулы была принята к рассмотрению коллегией.

Заслушав доводы заявителя в защиту патентоспособности изобретений, приведенных в скорректированной заявителем формуле, а также доводы, представленные экспертизой, на заседании коллегии от 06.06.2017 было установлено, что указанные изобретения не отвечают условию патентоспособности «изобретательский уровень» с учетом тех источников информации, которые приведены в отчете о дополнительном информационном поиске от 11.01.2017.

Так в качестве наиболее близкого аналога для заявленной группы изобретений могут быть приняты технические решения, раскрытые в патенте [3]. Технические решения, раскрытые в указанном патенте, могут быть охарактеризованы следующей совокупностью признаков:

- Способ мониторинга условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов (см. стр. 3 строки 1 – 4 и стр. 10 строки 5 – 35) включающий:
  - сбор и передачу данных, необходимых для экипировки вагонов и выполнения заявочного ремонта (см. стр. 10 строки 5 – 35);
  - данные собираются и передаются через сеть интранет с автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются (см. стр. 6 строку 40 – стр. 7 строку 15);
  - коммуникационный сервер круглосуточно получает информацию от мобильных автоматизированных рабочих мест пакетами, каждым из пакетов передается информация определенного характера, а именно, анкета

готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение (см. стр. 9 строки 4- 7, стр. 10 строки 5 – 35);

- при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком, а передача информации инициируется автоматизированными рабочими местами (см. стр. 9 строки 4- 7)

(для независимого пункта 1 формулы);

- Способ мониторинга условий проезда пассажиров (см. стр. 3 строки 1 – 4 и стр. 10 строки 5 – 35) включающий:

- сбор и передачу данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров (см. стр. 10 строки 5 – 35);

- данные собираются и передаются через сеть интранет с автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер на диспетчерский сервер, передающий данные на стационарные автоматизированные рабочие места, где они отображаются (см. стр. 6 строку 40 – стр. 7 строку 15);

- коммуникационный сервер отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет (см. стр. 6 строка 52– стр. 7 строка 6 и стр. 9 строка 52– стр. 10 строка 25);

- каждым из пакетов передается информация определенного характера, а именно, анкета готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение (см. стр. 9 строки 4- 7, стр. 10 строки 5 – 35);

- при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком, а передача информации инициируется мобильными автоматизированными рабочими местами (см. стр. 9 строки 4- 7)

(для независимого пункта 3 формулы);

Система мониторинга условий проезда пассажиров в железнодорожных вагонах пассажирских поездов в том числе экипировки вагонов и выполнения

заявочного ремонта (см. стр. 3 строки 1 – 4 и стр. 10 строки 5 – 35) включающая:

- автоматизированные рабочие места (см. стр. 6 строки 29 – 35);
- коммуникационный сервер и диспетчерский сервер, получающий информацию от автоматизированных рабочих мест через коммуникационный сервер и стационарные автоматизированные рабочие места, подключенные к диспетчерскому серверу (см. стр. 9 строка 52– стр. 10 строку 6);
- при этом обмен информацией между автоматизированными рабочими местами и коммуникационным сервером осуществляется через сеть интранет (см. стр. 6 строку 40– стр. 7 строку 15);

- коммуникационный сервер выполнен с возможностью: круглосуточного получения информации от рабочих мест пакетами, каждым пакетом передается информация определенного характера, а именно, анкета готовности вагона в рейс, данные о заявочном ремонте, информационное сообщение, при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком (см. стр. 9 строки 4 - 7, стр. 10 строки 5 – 35),

отображения на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест (см. стр. 9 строки 4 - 7).

В документе [3] рассматривается система сопровождения железнодорожного пассажирского подвижного состава, предусматривающая использование системы мониторинга условий проезда пассажиров и реализующего ее способа мониторинга. В качестве исходных данных выступают, в частности данные об укомплектованности вагона необходимым имуществом, например, постельным бельем, а также данные, связанные с измерением технического состояния вагонов, например, контроль давления и напряжения в вагоне (см. стр. 10 строки 7 – 21 описания), которое

свидетельствует о том, проводился ли своевременный ремонт вагона и нуждается ли вагон в последующем ремонте. Каждый вагон оснащен автоматизированным рабочим местом, в качестве которого можно рассматривать мультисервисный контроллер сети 2, который через локальную сеть (т.е. сеть интранет) передает данные к мультисервисному контроллеру сети железнодорожного вокзала или депо 3, который можно рассматривать в качестве сервера диспетчера. Поскольку видеонаблюдение осуществляется на вокзалах и депо (см. стр. 10 строку 16) можно констатировать, что вокзалы и депо оснащены автоматизированными рабочими местами, с которых можно проводить такое видеонаблюдение.

Вопреки особому мнению заявителя, представленному заявителем по результатам проведения коллегии от 06.06.2017, изложенному в корреспонденции от 07.06.2017, в техническом решении, раскрытом в патенте [3], также используется и коммуникационный сервер. Поскольку мультисервисные контроллеры сети вагонов 2 и мультисервисные контроллеры сети железнодорожного вокзала или депо 3 объединены в локальную сеть (см. стр. 6 строку 29– стр. 7 строку 20 патента [3]), то внутри данной сети должна быть обеспечена маршрутизация передаваемых IP пакетов информации. Для этой цели используется DHCP сервер, входящий в состав указанной локальной сети (см. стр. 7 строки 15 – 19 патента [3]). Указанный сервер по своей функциональной предназначенности используется для распределения IP-адресов передачи информации внутри какой-либо сети (см. например, учебное пособие С.М.Платуновой «Администрирование вычислительных сетей на базе MS Windows Server 2008 R2», Санкт-Петербург, 2013. стр. 78 - 79). Следовательно данный сервер может рассматриваться в качестве коммуникационного сервера, обеспечивающего связь (коммуникацию) между пользователями локальной сети, содержащей автоматизированные рабочие места - мультисервисные контроллер сети вагонов 2 и сервер диспетчера - мультисервисные контроллеры сети

железнодорожного вокзала или депо 3, которые могут иметь единый центр контроля и управления (см. стр. 10 строки 4 – 6 [3]).

Также в патенте [3] отмечено, что система передачи данных, используемая в составе сервисной информационной системы, передает данные в соответствии с протоколом TCP/IP. Указанный протокол передачи данных предусматривает передачу информации в виде пакетов стандартного размера (сегментов), при этом обмен информацией считается состоявшимся, если пакет принят целиком, т.е. сошлась контрольная сумма каждого пакета (см. например, Крэйг Хант «TCP/IP Сетевое администрирование», 3-е изд., С-П: «Символ-Плюс», 2008, стр. 38). При пересылке данных, такая передача инициируется той стороной, которая осуществляет передачу. Поскольку в патенте [3] информация передается с мультисервисных контроллеров сети вагонов 2, то в качестве средств, инициирующих передачу информации будут выступать указанные мультисервисные контроллеры сети вагонов, т.е. автоматизированных рабочих мест.

В патенте [3] также отмечено, что сеть мониторинга и управления обеспечивает возможность охранно-пожарного мониторинга в вагонах (см. стр. 10 строку 16). Поскольку обычный пассажирский поезд дальнего следования обеспечивает перевозку пассажиров в любое время суток, а охранно-пожарный мониторинг проводится непрерывно, можно сделать вывод, что локальная сеть, состоящая из мультисервисных контроллеров сети вагонов 2, мультисервисных контроллеров сети железнодорожного вокзала или депо 3 и DHCP сервера, функционирует круглосуточно.

Заявленная группа изобретений отличается от аналогичных решений, раскрытых в [3] тем, что:

- в качестве автоматизированных рабочих мест выступают мобильные автоматизированные рабочие места (т.е. автоматизированные рабочие места, которые могут переноситься из одного место в другое);
- данные с мобильных автоматизированных рабочих мест на

диспетчерский сервер передаются через сеть Интернет (один из вариантов изобретения по н.п. 1 формулы);

- коммуникационный сервер обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, по меньшей мере, часть полученных данных, необходимых для обеспечения условий проезда пассажиров

(для независимого пункта 1 формулы);

- в качестве автоматизированных рабочих мест выступают мобильные автоматизированные рабочие места (т.е. автоматизированные рабочие места, которые могут переноситься из одного место в другое);

- данные с мобильных автоматизированных рабочих мест на диспетчерский сервер передаются через сеть Интернет (один из вариантов изобретения по н.п. 3 формулы);

- коммуникационный сервер отображает, по меньшей мере, часть полученных данных на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет

(для независимого пункта 3 формулы);

- в качестве автоматизированных рабочих мест выступают мобильные автоматизированные рабочие места (т.е. автоматизированные рабочие места, которые могут переноситься из одного место в другое);

- обмен информацией между мобильными автоматизированными рабочими местами и коммуникационным сервером осуществляется через сеть Интернет (один из вариантов изобретения по н.п. 5 формулы);

- коммуникационный сервер выполнен с возможностью отображения на сайте мониторинга в сети Интернет или интранет, по меньшей мере, части данных, поступивших от мобильных автоматизированных рабочих мест

(для независимого пункта 5 формулы).

Однако анализ указанных отличительных признаков показал, что они

также известны из уровня техники, а именно документов [1] и [2].

Так первые два из указанных выше отличительных признаков для каждого из изобретений заявленной группы известны из патента [1].

В указанном документе качестве автоматизированных рабочих мест выступают мобильные автоматизированные рабочие места — карманные персональные компьютеры водителей 2. При этом указанные карманные персональные компьютеры водителей 2 передают информацию на сервер диспетчера 4 через сеть Интернет (см. стр. 4 строки 25 - 33). Как было показано выше (см. стр. 9 настоящего заключения) использование сети Интернет подразумевает использование сервера провайдера, осуществляющего коммуникацию между пользователями сети - в данном случае водителями и оператором (диспетчером).

Третий из указанных отличительных признаков, для каждого из изобретений заявленной группы, касающийся того, что коммуникационный сервер обрабатывает и предоставляет по запросу заинтересованных лиц, данные необходимые для обеспечения условий проезда пассажиров, в частности выводит данные на сайт мониторинга в сети Интернет или интранет, известен из заявки [2]. В качестве указанного коммуникационного сервера выступает «tracking information server 14». Указанный сервер выводит данные на сайт мониторинга и по запросу авторизованных пользователей выдает информацию об условиях проезда пассажиров, в частности о процессе движения транспортного средства по маршруту (см. параграфы [0041], [0042], [0085], [0086]).

В качестве технического результата, достигаемого от осуществления заявленной группы изобретений, заявитель указал (см. стр. 2 описания изобретения):

- увеличение оперативности мониторинга условий проезда пассажиров за счет увеличения скорости сбора данных и их автоматической обработки

коммуникационным сервером;

- повышение достоверности мониторинга за счет обеспечения его объективности при использовании для мониторинга коммуникационного сервера, поддерживающего сайт в сети Интернет или сети интранет, наряду с мониторингом по направлениям обеспечения условий проезда, проводимым соответствующими службами и подразделениями;
- повышение надежности (доступности) системы проведения мониторинга и ее информационной безопасности (в смысле защищенности, например от взлома системы), за счет разделения функций между коммуникационным и диспетчерским серверами.

Как отмечает заявитель в описании изобретения, первый из указанных выше технических результатов достигается за счет увеличения скорости сбора данных и их автоматической обработки коммуникационным сервером. Это обеспечивается прежде всего за счет того, что в качестве автоматизированных рабочих мест используются мобильные (переносные) автоматизированные рабочие места. Однако использование таких мобильных рабочих мест обеспечивается в техническом решении, раскрытом в патенте [1]. За счет того, что водители используют карманные персональные компьютеры и они могут через сеть Интернет, предполагающей использование сервера провайдера, передавать информацию диспетчеру в режиме реального времени и соответственно обеспечивать мониторинг условий проезда в части оптимального передвижения транспортного средства по маршруту (см. стр. 7 строки 2 — 10 [1]).

Второй из указанных выше технических результатов достигается как непосредственно способе (устройстве)-прототипе, приведенном в патенте [3], так и в патенте [1]. Поскольку в каждом из рассматриваемых документов диспетчеру передаются объективно зарегистрированные данные, касающиеся условий проезда пассажиров, то соответствующие средства будут



обеспечивать достоверность такого мониторинга. В частности, в патенте [3] с сервера вагона передается достоверная информация в депо об укомплектованности вагона постельным бельем (см. стр. 10 строки 9 - 11), что позволяет при необходимости быстро и точно оценить недокомплект и устранить его.

Третий из указанных технических результатов обеспечивается непосредственно в способе (устройстве)-прототипе, приведенном в патенте [3]. В указанном документе отмечено, что мультисервисные контроллеры сети обеспечивают разрешение любых IP-соединений, инициированных со стороны локальной сети, и запрещение любых IP-соединений, инициированных со стороны внешней сети — Интернета (см. стр. 6 строку 51 - стр. 7 строку 2). Такая конфигурация локальной сети обеспечивает ее надежность и информационную безопасность. Что же касается указания заявителя, что указанная информационная безопасность обеспечивается за счет разделения функций между коммуникационным и диспетчерским серверами, то оно не совсем верно. Наличие нескольких отдельных серверов как таковое не обеспечивает информационной безопасности связи. Ее обеспечивает брандмауэр, установленный между сервером Интернет-провайдера (коммуникационным сервером) и сервером диспетчера (см. блок-схему заявленного устройства). Однако, поскольку в формуле изобретения не содержится сведений об использовании брандмауэра, соответствующая конструктивная особенность предложенного заявителем средства не может быть учтена при проверке изобретательского уровня заявленного изобретения.

В связи с вышеизложенным можно сделать вывод, что изобретения в соответствии с независимыми пунктами 1, 3 и 5 формулы, для специалиста явным образом следуют из уровня техники, поскольку созданы путем объединения и совместного использования сведений, содержащихся в

источниках [1] - [3], приведенных в отчете о дополнительном информационном поиске от 11.01.2017.

Таким образом, можно констатировать, что заявленная группа изобретений, приведенная в скорректированной заявителем формуле изобретения, не отвечает условию патентоспособности «изобретательский уровень» и соответственно данной группе изобретений не может быть предоставлена правовая охрана.

Учитывая вышеизложенное, коллегия пришла к выводу о наличии оснований для принятия Роспатентом следующего решения:

**удовлетворить возражение, поступившее 08.07.2016, изменить решение Роспатента от 11.04.2016 и отказать в выдаче патента РФ на изобретение по основаниям, установленным на заседании коллегии от 06.06.2017.**