

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии палаты по патентным спорам
по результатам рассмотрения возражения заявления

Коллегия палаты по патентным спорам 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 ЗАО “Аэро-космические технологии” (далее – заявитель), поступившее в палату по патентным спорам 19.11.2012, на решение от 26.06.2012 Федеральной службы по интеллектуальной собственности (далее – Роспатент) об отказе в выдаче патента на полезную модель по заявке № 2011141323/07, при этом установлено следующее.

Заявлена полезная модель “Система контроля безопасности и связи спецперевозок”, совокупность признаков которой изложена в формуле, содержащейся в заявке на дату ее подачи, в следующей редакции:

“1. Система контроля безопасности и связи спецперевозок, содержащая, по меньшей мере, подсистему навигации, связи и контроля состояния транспортного средства, выполненную с возможностью обмена информации по радиоканалу и/или каналу спутниковой связи с центральным ситуационным центром, в состав которого входит, по меньшей мере, центральный сервер, средства отображения информации коллективного пользования, по меньшей мере, одно автоматизированное рабочее место, средства оперативной связи, телекоммуникационные устройства, и/или региональным ситуационным центром, в состав которого входят, по меньшей мере, средства отображения информации коллективного пользования, по меньшей мере, одно автоматизированное рабочее место, средства оперативной связи, телекоммуникационные устройства, а также подсистему связи стандарта DECT с

функциями персонального аварийного устройства, подсистему контроля положения персонала внутри транспортного средства, подсистему централизованного контроля и управления привязки совокупности устройств к транспортному средству, подсистему обмена короткими сообщениями внутри транспортных средств, подсистему контроля состояния транспортного средства при длительной стоянке, устройство видеозаписи и хранения видеоинформации и подсистему криптографической защиты информации.

2. Система по п.1, отличающаяся тем, что транспортное средство представляет собой корабль, самолет, железнодорожный вагон, автомобиль.

3. Система по п.1, отличающаяся тем, что подсистема навигации, связи и контроля состояния транспортного средства содержит, по меньшей мере, корпус, в котором установлены источник питания промышленного компьютера, источник питания станции спутниковой связи, схема защиты от переплюсовки, выполненная с возможностью подключения к системе электрического питания транспортного средства, приемник – ГЛОНАСС/GPS сигналов, трансивер станции спутниковой связи и промышленный компьютер с сенсорным монитором, вынесенным на поверхность корпуса, на корпусе размещены разъемы для подключения, по меньшей мере, антенны спутниковой связи и антенны приемника ГЛОНАСС/GPS сигналов, причем источники питания подключены к выходам схемы защиты от переплюсовки, при этом программное обеспечение промышленного компьютера выполнено с возможностью отображения на мониторе местоположения транспортного средства в масштабе реального времени, обеспечения возможности отправления экстренного сообщения в ситуационный центр, сбора и передачи информации от датчиков, установленных на транспортном средстве, передачи информации о местоположении транспортного средства в ситуационный центр по каналам спутниковой связи или по каналам GSM, причем оборудование ГЛОНАСС/GPS, состоящее из приемника сигнала ГЛОНАСС/GPS, соединено с антенной ГЛОНАСС/GPS и промышленным компьютером, в который передается информация о географических координатах транспортного средства и осуществляется визуализация представленных данных с использованием географических карт, промышленный компьютер соединен со спутниковой

станцией, с использованием которой организован канал передачи данных с ситуационным центром.

4. Система по п.3, отличающаяся тем, что транспортное средство представляет собой железнодорожный вагон, оснащенный, по меньшей мере, одним датчиком состояния буксы с радиоканалом, одним датчиком температуры с радиоканалом в вагоне, одним датчиком с радиоканалом открывания дверей, одним датчиком с радиоканалом целостности окон и/или крыши, датчиком включения/выключения электрического генератора вагона, одним датчиком напряжения аккумуляторной батареи, датчиком открывания электрошита вагона.

5. Система по п.1, отличающаяся тем, что подсистема связи стандарта DECT с функциями персонального аварийного устройства содержит, по крайней мере, один персональный носимый DECT терминал, оснащенный средствами активации персонального тревожного сообщения.

6. Система по п.5, отличающаяся тем, что в качестве средств персонального оповещения в персональном носимом DECT терминале использованы размещенная на торце терминала тревожная кнопка или встроенный датчик падения/движения.

7. Система по п.1, отличающаяся тем, что подсистема определения местоположения персонала содержит, по крайней мере, один излучатель идентификационного радиосигнала DECT, выполненный с возможностью генерирования сигнала, распознавая который персональное аварийное устройство высылает сообщение в стандарте DECT о прохождении позиции излучателя.

8. Система по п.7, отличающаяся тем, что излучатель идентификационного радиосигнала содержит не менее двух разнесенных антенн, позволяющих идентифицировать направление прохождения персонала в порядке идентификации антенн носимым терминалом DECT.

9. Система по п.1, отличающаяся тем, что подсистема контроля состояния транспортного средства при длительной стоянке содержит, по крайней мере, один спутниковый/GSM терминал низкого энергопотребления, выполненный с

возможностью передачи с заданной периодичностью состояния систем транспортного средства в виде фиксированных по длине коротких сообщений.

10. Система по п.9, отличающаяся тем, что она выполнена с возможностью представления информации, передаваемой в коротких сообщениях, в текстовом виде и отображения ее на дисплее персонального носимого терминала DECT.

11. Система по п.1, отличающаяся тем, что устройство видеозаписи и хранения видеoinформации содержит не менее одного устройства видеозаписи, управляемого дистанционно посредством протокола TCP/IP или через последовательный порт RS232.

12. Система по п.11, отличающаяся тем, что устройство видеозаписи содержит, по крайней мере, два накопителя для сбора видеoinформации, выполненных с возможностью их параллельной работы, синхронизации, удаления любого из носителей для просмотра содержимого.

13. Система по п.11, отличающаяся тем, что устройство записи выполнено с возможностью удаленного просмотра содержимого видеоархива по протоколу TCP/IP.

14. Система по п.1, отличающаяся тем, что подсистема криптографической защиты информации содержит расположенную в транспортном средстве аппаратуру, содержащую модуль зашифровывания информации, поступающей от датчиков состояния указанного транспортного средства, причем аппаратура выполнена с возможностью передачи по радиоканалу зашифрованной информации в центральный и/или региональный ситуационный центры, также подсистема криптографической защиты содержит расположенную в центральном ситуационном центре аппаратуру приема зашифрованных передач и биллинга по радиоканалу, подключенную посредством сервера к автоматизированным рабочим местам сотрудников центрального ситуационного центра, а также посредством программно-аппаратного комплекса к автоматизированному рабочему месту администратора, при этом, посредством устройства расшифровки аппаратура приема зашифрованных передач и биллинга по радиоканалу подключена к автоматизированному рабочему месту администратора управления ключами и сертификатами, при этом, посредством указанного программно-аппаратного комплекса через каналы TCP/IP аппаратура

приема зашифрованных передач и биллинга по радиоканалу подключена посредством дополнительного программно-аппаратного комплекса к автоматизированным рабочим местам сотрудников региональных ситуационных центров.”

По результатам рассмотрения Роспатент 26.06.2012 принял решение об отказе в выдаче патента в связи с тем, что “... заявленное по формуле решение, охарактеризованное как “”система контроля безопасности и связи спецперевозок” не является характеристикой одного устройства... Заявленному решению не может быть предоставлена правовая охрана в качестве полезной модели, поскольку... не охраняется в качестве полезной модели техническое решение, относящееся к нескольким устройствам.”

На решение об отказе в выдаче патента в палату по патентным спорам в соответствии с пунктом 3 статьи 1387 Кодекса поступило возражение, в котором заявитель выразил несогласие с мотивировкой данного решения, подчеркивая, что “... именно совокупность технических средств, входящих в состав разработанной заявителем системы контроля безопасности и связи спецперевозок, обеспечивает ее функционирование. Следовательно, по мнению заявителя, заявленная система контроля безопасности и связи спецперевозок попадает под определение понятия “устройство”, которое может быть защищено патентом на полезную модель.”

Изучив материалы дела и заслушав участников рассмотрения возражения, коллегия палаты по патентным спорам установила следующее.

С учетом даты подачи заявки (13.10.2011), правовая база для оценки соответствия заявленной полезной модели условиям патентоспособности включает Кодекс, Административный регламент исполнения Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам государственной функции по организации приема заявок на полезную модель и их рассмотрения, экспертизы и выдачи в установленном порядке патентов Российской Федерации на полезную модель, утвержденный приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 октября 2008г. № 326 и зарегистрированный в Минюсте РФ 24 декабря 2008г., рег. № 12977 (далее –

Регламент), и Правила ППС.

Согласно пункту 1 статьи 1351 Кодекса в качестве полезной модели охраняется техническое решение, относящееся к устройству.

В соответствии с пунктом 9.4.1 Регламента в качестве полезной модели не охраняется техническое решение, относящееся к способу, а также к веществу, штамму микроорганизма, культуре клеток растений или животных и другим продуктам, не являющимся устройством.

Согласно подпункту (2) пункта 9.7.4.3 Регламента для характеристики полезной модели используются, в частности, следующие признаки устройства: наличие конструктивного элемента; наличие связи между элементами; взаимное расположение элементов; форма выполнения элемента или устройства в целом, в частности, геометрическая форма; форма выполнения связи между элементами; параметры и другие характеристики элемента и их взаимосвязь; материал, из которого выполнен элемент или устройство в целом, за исключением признаков, характеризующих вещество как самостоятельный вид продукта, не являющийся устройством; среда, выполняющая функцию элемента.

Согласно пункту 10 Регламента, основанием для отказа в выдаче патента на полезную модель является решение об отказе в выдаче патента на полезную модель, принятое в связи со следующими обстоятельствами:

- (1) Заявленное предложение относится к предложениям, которые не могут быть объектами патентных прав (пункт 9.4.1 Регламента).
- (2) Заявленное предложение не относится к техническим решениям (пункт 9.4.1 Регламента).
- (3) Заявленное предложение относится к решениям, которым не предоставляется правовая охрана в качестве полезной модели (пункт 9.4.1 Регламента).

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

Как правомерно отмечено в решении Роспатента, из положений пункта 1 статьи 1351 Кодекса вытекает, что не охраняется в качестве полезной модели техническое решение, относящееся к нескольким устройствам.

В связи с этим, родовое понятие должно являться характеристикой одного устройства, а не нескольких устройств, объединенных для совместного использования.

Система контроля безопасности и связи спецперевозок по независимому пункту представленной формулы не является характеристикой одного устройства, а определяет совокупность устройств, предназначенных для совместного использования в составе двух отдельных систем (системы контроля безопасности и системы связи спецперевозок), и включает несколько установленных на транспортном средстве различных подсистем: подсистему навигации, подсистему связи, подсистему контроля состояния транспортного средства, подсистему связи стандарта DECT, подсистему контроля положения персонала внутри транспортного средства, подсистему централизованного контроля и управления привязки совокупности устройств к транспортному средству, подсистему обмена короткими сообщениями внутри транспортных средств, подсистему контроля состояния транспортного средства при длительной стоянке, устройство видеозаписи и хранения видеoinформации, подсистему криптографической защиты информации, а также центральный ситуационный центр (состоящий из центрального сервера, средств отображения информации коллективного пользования, по меньшей мере одного автоматизированного рабочего места, средств оперативной связи, телекоммуникационных устройств) и/или региональный ситуационный центр (состоящий из средств отображения информации коллективного пользования, по меньшей мере одного автоматизированного рабочего места, средств оперативной связи, телекоммуникационных устройств).

При этом, установленные на транспортном средстве подсистемы навигации, связи и контроля состояния транспортного средства обмениваются информацией по радиоканалу и/или каналу спутниковой связи с центральным ситуационным центром и/или региональным ситуационным центром.

Таким образом, указанные подсистемы не находятся в конструктивном единстве, и каждая из них имеет свое собственное функциональное назначение (для которого она и предназначена). При этом, совместное использование

вышеперечисленных подсистем не приводит к появлению у заявленной системы какой-либо новой функции.

Следовательно, в качестве полезной модели заявлено решение, охарактеризованное заявителем как система контроля безопасности и связи спецперевозок, вышеперечисленные элементы которой не находятся в конструктивном единстве и функциональной взаимосвязи друг с другом. Такое техническое решение относится к нескольким устройствам.

Исходя из изложенного, заявленному решению не может быть предоставлена охрана в качестве полезной модели согласно требованиям пункта 1 статьи 1351 Кодекса.

Что касается формулы, представленной заявителем в корреспонденции от 19.01.2012, то здесь необходимо отметить следующее.

Заявитель заменил признак “система контроля безопасности и связи спецперевозок” на признак “блок контроля безопасности и связи спецперевозок”.

Из уровня техники известно:

Система в технике – совокупность взаимосвязанных технических объектов (приборов, машин, систем, процессов), объединенных единой целью и общим алгоритмом функционирования (Политехнический словарь, Москва, “Советская энциклопедия”, 1989, стр. 483).

Блок – часть механизма, прибора и т.п., представляющая собой совокупность функционально объединенных, нередко однотипных элементов, частей (Политехнический словарь, Москва, “Советская энциклопедия”, 1989, стр. 58).

Таким образом, система представляет собой совокупность механизмов, а блок – часть механизма. То есть, понятия “блок” и “система” не являются тождественными.

Следовательно, признак “блок контроля безопасности и связи спецперевозок”, не раскрытый на дату подачи заявки в описании и формуле, изменяет сущность заявленной полезной модели.

В связи с изложенным, указанная формула правомерно не была принята к рассмотрению.

Таким образом, в возражении не представлены доводы, позволяющие сделать вывод о патентоспособности заявленной полезной модели.

Учитывая вышеизложенное, коллегия палаты по патентным спорам пришла к выводу

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 19.11.2012, решение Роспатента от 26.06.2012 оставить в силе.