

R+SUM+ DE LA D+CISION DU COMMISSAIRE

D.C.1286 Demande 2,186,076

Caractère évident, indéterminé, et absence d'un objet brevetable

La demande se rapporte à une méthode et un système d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport. L'examineur a rejeté toutes les revendications au motif qu'elles étaient évidentes à la date de la revendication eu égard aux antériorités citées, à savoir deux brevets américains. Les revendications ont été rejetées également au motif qu'elles ne concernaient aucun objet brevetable. L'examineur a rejeté les revendications également au motif qu'elles étaient indéterminées. La Commission en est arrivée à la conclusion que l'invention revendiquée n'était pas évidente eu égard aux antériorités citées, que l'objet relevait de la définition d'invention, et que les revendications telles qu'elles avaient été modifiées n'étaient pas indéterminées.

Le commissaire a souscrit aux recommandations de la Commission et la demande a été renvoyée à l'examineur pour qu'il en poursuive l'instruction.

BUREAU CANADIEN DES BREVETS

D+CISION DE LA COMMISSAIRE DES BREVETS

La demande de brevet 2,186,076 ayant été rejetée en vertu du paragraphe 30(4) des Règles sur les brevets, le demandeur a demandé que la décision finale de l'examineur soit révisée. La Commission d'appel des brevets et la commissaire des brevets se sont penchées subséquemment sur la décision de l'examineur de refuser la demande. Leurs conclusions sont les suivantes :

Agent du demandeur

Gowling Lafleur Henderson, s.r.l.

2600-160, rue Elgin

Ottawa (Ontario)

K1P 1C3

Introduction

[1]La présente décision porte sur la demande du demandeur en vue de faire réviser, par la commissaire des brevets, la décision finale de l'examineur datée du 22 novembre 2001, concernant la demande 2,186,076, déposée le 20 septembre 1996 et intitulée $\frac{1}{2}$ M+THODE ET SYST ME D'ENREGISTREMENT ET DE MANUTENTION DES BAGAGES DANS UN A+ROPORT +. L'inventeur est Minoru Yamazaki et le demandeur, TOYOTA JIDOSHA KABUSHIKI KAISHA.

[2] la demande du demandeur, la Commission d'appel des brevets, composée de MM. John Cavar, Andrew Strong et Murray Wilson, a tenu une audience le 8 décembre 2004. M. Gary O' Neil, Mme Ikuko Wada et M. Bruce Morgan, du cabinet Gowling Lafleur Henderson, s.r.l., agent du demandeur, ont comparu pour le compte du demandeur. Le Bureau des brevets a été représenté par M. Gilbert Plouffe, l'examineur saisi du dossier de la demande, et M. Yvan Guay, chef de section. Ayant depuis pris sa retraite de la fonction publique, M. Cavar n'a pas participé à la préparation de la présente recommandation.

[3]Le demandeur a présenté un exposé des arguments à l'audience.

Contexte

[4]La demande se rapporte à une méthode d'enregistrement et de manutention des bagages des passagers dans un aéroport.

[5]Le tableau 1 offre un aperçu général d'un système d'acheminement des bagages à l'aéroport, qui incorpore la méthode d'enregistrement et de manutention de la demande.

[6]Lorsqu'il arrive au terminal (1) d'un aéroport, le passager (31) se présente au guichet de la compagnie aérienne ou à l'aéroport d'accès (7) où, grâce aux renseignements contenus dans l'ordinateur (3) de la compagnie aérienne, l'on produit des renseignements d'identification sur le passager et sur ses bagages de même que des renseignements qui relient le passager à ses bagages. Ceux-ci sont ensuite acheminés vers une aire d'inspection (11), où ils sont assujettis à une vérification de sécurité. S'ils sont jugés acceptables, les bagages sont triés puis chargés dans l'avion (32). S'ils ne franchissent pas l'étape de la vérification de sécurité, le passager a la possibilité de corriger le problème de sécurité au moment de passer au contrôle de sécurité des passagers (8). Dès lors que les bagages sont jugés acceptables, ceux-ci ainsi que le passager sont admis dans l'avion.

[7]Le 22 novembre 2001, l'examineur a rendu une décision finale, par laquelle il a rejeté toutes les revendications au motif qu'elles étaient évidentes eu égard aux antériorités citées, et qu'elles étaient indéterminées. Toutes les revendications et la demande même ont été rejetées également parce qu'elles contiennent un objet non brevetable.

[8] la date à laquelle la décision finale a été rendue, la demande comprenait 15 revendications : les revendications 1 et 5 étaient des revendications autonomes, les revendications 2 à 4 dépendaient de la revendication 1, et les revendications 6 à 15 dépendaient directement ou indirectement de la revendication 5. Voici le libellé des revendications 1 et 5 :

[traduction]

1.Méthode d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport qui permet d'enregistrer les bagages d'un passager, de les identifier et de les acheminer aux fins du vol du passager. La méthode comprend les étapes suivantes : fournir des renseignements d'identification en vue d'identifier le passager et ses bagages et de relier le passager à ses bagages au moment où il procède à l'enregistrement; enregistrer sur les bagages le résultat du contrôle de sécurité des bagages; récupérer le résultat du contrôle de sécurité des bagages au moyen des renseignements d'identification du passager au moment du contrôle de sécurité du passager; transmettre le résultat du contrôle de sécurité des bagages au passager et, si ce contrôle donne lieu à un rejet, permettre au passager d'y remédier; acheminer les bagages qui ont franchi le contrôle de sécurité des bagages vers une aire de tri.

5.Système d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport qui permet d'enregistrer les bagages d'un passager, de les identifier et de les acheminer aux fins du vol du passager. Le système

comprend : une mémoire où sont stockés les renseignements d'identification des bagages, le résultat du contrôle de sécurité des bagages et les renseignements d'identification du passager, et qui permet d'établir une concordance – tout le moins entre les renseignements d'identification des bagages et les renseignements d'identification du passager; un dispositif d'information qui permet de récupérer le résultat du contrôle de sécurité des bagages stocké dans la mémoire au moyen des renseignements d'identification du passager au moment du contrôle de sécurité du passager, et de transmettre le résultat du contrôle de sécurité des bagages au passager; une aire de tri où sont triés les bagages qui ont franchi le contrôle de sécurité des bagages.

[9]Le 22 mai 2002, le demandeur a répondu à la décision finale. Dans cette réponse, il a supprimé les revendications au dossier et les a remplacées par une nouvelle série de 14 revendications.

[10]Là encore, les revendications 1 et 5 sont indépendantes; voici leur libellé :

1.Méthode d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport pour utilisation dans un aéroport doté d'un point de contrôle de sécurité des passagers aux fins du contrôle de sécurité des passagers et d'un point d'entrée de l'embarquement aux fins du contrôle d'embarquement des passagers, pour enregistrer les bagages d'un passager, les identifier et les acheminer aux fins du vol du passager. La méthode comprend les étapes suivantes : fournir des renseignements d'identification en vue d'identifier le passager et ses bagages et de relier le passager à ses bagages au moment où il procède à l'enregistrement; enregistrer les bagages munis de renseignements d'identification; effectuer un contrôle de sécurité des bagages enregistrés à l'étape précédente et enregistrer le résultat du contrôle de sécurité sur les bagages; récupérer le résultat du contrôle de sécurité des bagages au moyen des renseignements d'identification du passager au moment du contrôle de sécurité du passager au point de contrôle de sécurité des passagers; transmettre le résultat du contrôle de sécurité des bagages au passager et, si ce contrôle donne lieu à un rejet, permettre au passager d'y remédier; acheminer les bagages qui ont franchi le contrôle de sécurité des bagages vers une aire de tri.

5.Système d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport pour utilisation dans un aéroport doté d'un point de contrôle de sécurité des passagers aux fins du contrôle de sécurité des passagers et d'un point d'entrée de l'embarquement aux fins du contrôle d'embarquement des passagers, pour enregistrer les bagages d'un passager, les identifier et les acheminer aux fins du vol du passager. Le système comprend : des renseignements d'identification en vue d'identifier le passager et ses bagages et de relier le passager à ses bagages au moment où il procède à l'enregistrement; un moyen de recueillir les renseignements d'identification des bagages au moment de leur enregistrement;

un moyen de recueillir le résultat du contrôle de sécurité des bagages enregistrés; une mémoire qui permet de conserver les renseignements d'identification des bagages et les renseignements d'identification du passager fournis à l'étape de la cueillette de renseignements d'identification ainsi que le résultat du contrôle de sécurité des bagages stocké par le dispositif de stockage du résultat du contrôle de sécurité des bagages, et qui permet d'établir une concordance à tout le moins entre les renseignements d'identification des bagages et les renseignements d'identification du passager; un point de contrôle de sécurité des passagers pour recueillir les renseignements sur les passagers et le résultat du contrôle de sécurité des passagers au moment où un passager est assujéti à un contrôle de sécurité des passagers au point de contrôle de sécurité des passagers; un dispositif d'information qui permet de récupérer le résultat du contrôle de sécurité des bagages stocké dans la mémoire au moyen des renseignements d'identification des passagers recueillis au point de contrôle de sécurité des passagers au moment du contrôle de sécurité des passagers, et de transmettre le résultat du contrôle de sécurité des bagages au passager; une aire de tri où sont triés les bagages à l'égard desquels le résultat du contrôle de sécurité des bagages recueilli par le moyen de recueillir le résultat du contrôle de sécurité est affirmatif.

[11] Avant de se pencher sur les questions soulevées lors de l'instruction, la Commission fait remarquer que la décision finale constituait le deuxième rapport seulement de l'examineur. Il est rare qu'une deuxième décision soit finale, car il est très difficile d'annoncer les motifs du rejet de manière suffisamment détaillée et de permettre au demandeur d'avancer des arguments lorsqu'il n'y a eu auparavant qu'un seul échange de points de vue. Le demandeur a apporté des modifications substantielles à la demande en réponse au premier rapport, mais il n'a pas eu la possibilité de répondre à l'analyse de l'examineur sur sa première modification. La raison pour laquelle l'examineur a jugé opportun de faire du deuxième rapport une décision finale n'est pas claire.

Caractère évident

[12] Thèse de l'examineur

Dans sa décision finale, l'examineur s'est reporté aux références suivantes :

Brevets américains

4,711,9948 décembre 1987 Greenberg

5,051,56524 septembre 1991 Wolfram

[13] L'examineur s'est exprimé dans les termes suivants sur la question du caractère évident :

[traduction]

Greenberg décrit que le billet et le reçu de bagages sont tous deux balayés, lus et reliés l'un à l'autre dans la mémoire d'un ordinateur, ce qui permet d'identifier le passager et de le relier à des bagages précis (colonne 2, premier paragraphe). Greenberg prévoit également que les bagages d'un passager défaillant ne seront pas chargés (colonne 2, premier paragraphe), mais que la recherche directe et (ou) indirecte des bagages engendrerait de longues attentes pour les passagers (colonne 1, lignes 39 à 48). Greenberg satisfait à toutes les limites de l'établissement d'une concordance entre les bagages et le passager revendiqué, mais il ne revendique pas le contrôle de sécurité supplémentaire des bagages. Les revendications 1 à 15 ne sont pas conformes à l'article 28.3 de la Loi sur les brevets au motif qu'à la date de la revendication, il aurait été évident pour une personne versée dans l'art d'incorporer un contrôle de sécurité à la procédure d'enregistrement à l'aéroport si les conditions le justifiaient, puisque ce contrôle supplémentaire ne modifie pas le processus connu d'identification des passagers avec les bagages.

Wolfram satisfait à toutes les limites de la méthode d'enregistrement et de manutention des bagages revendiquée, mais il diffère de la revendication 1, puisqu'il ne décrit pas le contrôle de sécurité supplémentaire des bagages. À la date de la revendication, il aurait été évident pour une personne versée dans l'art que, lorsqu'un contrôle de sécurité des bagages est essentiel avant l'embarquement, cette étape peut être ajoutée au processus de Wolfram au moment où les bagages sont balayés et où l'information est transmise à la porte d'embarquement de l'avion, puisque cette étape supplémentaire ne modifie pas le processus connu d'identification du passager et de ses bagages et d'établissement d'une concordance entre les deux au comptoir de vente des billets et à la porte d'embarquement.

Les revendications 2 à 4 ajoutent des limites supplémentaires, comme celle de permettre au passager de remédier à un rejet des bagages au moment où il procède à l'enregistrement ou au moment où il franchit le contrôle de sécurité des passagers. Ces limites ne rendent pas les revendications brevetables. Les revendications 1 à 4 ne sont donc pas conformes à l'article 28.3 de la Loi sur les brevets eu égard à Wolfram. À la date de la revendication, il aurait été évident pour une personne versée dans l'art d'ajouter un contrôle de sécurité à la procédure d'enregistrement à l'aéroport si les conditions d'alors exigeaient une telle étape aux fins de l'embarquement dans un avion.

Les revendications 5 à 15 énoncent un système d'enregistrement et de manutention des bagages dans un aéroport qui permet d'établir une concordance à tout le moins entre l'identification des bagages et celle du passager. Wolfram prévoit le même établissement d'une concordance entre le passager et ses bagages au moyen de la délivrance d'une paire d'étiquettes au comptoir d'enregistrement (colonne 3, lignes 16 à 22) et, au moment de l'embarquement, de la saisie des données relatives aux bagages dans

l'unité centrale (50) en vue de faire correspondre les passagers et les bagages (colonne 4, lignes 42 à 50). Wolfram diffère des revendications relatives au système en ce qu'il ne décrit pas le contrôle de sécurité supplémentaire des bagages. Les revendications 5 à 15 ne sont pas conformes à l'article 28.3 de la Loi sur les brevets eu égard à Wolfram, au motif qu'il serait évident pour une personne versée dans l'art que, lorsqu'un contrôle de sécurité des bagages est requis avant l'embarquement, l'étape qui consiste à stocker le résultat du contrôle de sécurité des bagages dans le même ordinateur serait ajoutée au processus de Wolfram afin d'établir une concordance entre l'identité du passager, celle des bagages et le résultat du contrôle de sécurité au moment du contrôle de sécurité du passager, puisque ce contrôle de sécurité supplémentaire ne modifie pas le processus connu d'identification des passagers et des bagages.

La réponse du demandeur

[14] Dans sa réponse, le demandeur s'est exprimé dans les termes suivants sur le refus de l'examineur pour motif d'évidence :

[traduction]

La présente invention porte sur une méthode et un système utilisés dans un aéroport doté d'un point de contrôle de sécurité des passagers et d'un point d'entrée de l'embarquement. Le point de contrôle de sécurité des passagers sert à effectuer le contrôle de sécurité des passagers. Il est habituellement utilisé par les passagers de plusieurs avions qui entreprennent leur vol à partir de différentes portes. Le point d'entrée de l'embarquement sert à effectuer le contrôle d'embarquement des passagers. Les passagers y présentent leurs cartes d'embarquement avant de monter à bord de leur avion. Habituellement, les passagers doivent franchir le point de contrôle de sécurité bien avant l'heure de l'embarquement. D'après la présente invention, telle qu'elle est revendiquée dans les revendications 1 à 5 modifiées, le résultat du contrôle de sécurité des bagages est récupéré lorsque le passager franchit l'étape du contrôle de sécurité au point de contrôle de sécurité des passagers. Si ses bagages posent un problème, on incite le passager à y remédier à cette étape. En conséquence, ces étapes ne retardent ni n'entravent la procédure d'embarquement des passagers dans un avion. De plus, tous les passagers doivent franchir le point de contrôle de sécurité, il est facile de retrouver un passager dont les bagages sont rejetés au contrôle de sécurité des bagages, et il n'est pas nécessaire d'appeler ou de chercher les passagers dont les bagages ont échoué à cette étape du contrôle de sécurité des bagages, ainsi qu'il est décrit au premier paragraphe de la page 7 de la description. Les bagages qui ont franchi le contrôle de sécurité et dont le propriétaire a franchi le contrôle de sécurité des passagers peuvent être acheminés aux fins de leur chargement dans l'avion. Ainsi qu'il est indiqué dans la description à la page 9, lignes 3 à 10, il existe une véritable possibilité que le passager qui a été assujéti à un contrôle de sécurité monte à bord d'un avion correspondant, ce qui minimise ou réduit également le risque que soient chargés dans l'avion les bagages de passagers défaillants.

Par opposition, Greenberg révèle une méthode et un système qui identifient les bagages enregistrés des passagers défaillants. Greenberg y arrive en établissant une concordance entre les chiffres qui composent le code du reçu de bagages et la liste des passagers à bord (colonne 4, lignes 53 à 55). En d'autres termes, la méthode de Greenberg consiste à comparer la liste des passagers montés à bord de l'aéronef et la liste des bagages. La liste des passagers montés à bord est dressée sur le fondement des renseignements obtenus au point d'entrée de l'embarquement. En conséquence, une telle comparaison ne peut être effectuée que lorsque tous les passagers sont à bord. Si elle permet de relever un problème, le fait de remédier à celui-ci occasionnera un retard dans le chargement des bagages et (ou) le départ de l'aéronef. L'examinateur a souligné que Greenberg divulgue que les bagages d'un passager qui ne monte pas à bord de l'aéronef ne seront pas chargés (colonne 2, lignes 16 et 17). Cela signifie que la méthode de Greenberg peut être exécutée avant le chargement des bagages dans l'aéronef. Cependant, cela ne signifie pas pour autant que Greenberg divulgue une méthode ou un système, quel qu'il soit, qui identifie les bagages d'un passager défaillant avant que les passagers ne montent à bord de l'aéronef. Greenberg ne divulgue ni ne propose aucune comparaison du code du passager et du code des bagages au point de contrôle de sécurité des passagers.

Wolfram divulgue un système et une méthode qui permettent d'établir une concordance entre les bagages et les passagers. Wolfram permet de faire concorder ½ tous les bagages chargés et les passagers au cours de l'embarquement + (colonne 1, lignes 44 et 45). Les étiquettes codées sur les cartes d'embarquement des passagers sont balayées à la porte d'embarquement des passagers ou au point d'entrée de l'embarquement, puis sont stockées dans la mémoire d'un ordinateur d'embarquement (colonne 2, lignes 3 à 11). De même, le code qui figure sur chaque étiquette des bagages est balayé par le personnel dans une aire de chargement des conteneurs, puis stocké dans la mémoire d'un ordinateur de poche. Lorsque le chargement des bagages est terminé, l'ordinateur de poche est rattaché à l'ordinateur d'embarquement aux fins d'une comparaison des codes des bagages chargés et des codes des passagers montés à bord (colonne 2, lignes 12 à 31). Comme dans le cas de Greenberg, cette comparaison ne peut être effectuée que lorsque tous les passagers sont à bord de l'aéronef. Wolfram ne divulgue ni ne propose aucune comparaison du code du passager et du code des bagages au point de contrôle de sécurité des passagers.

La présente invention telle qu'elle est revendiquée dans les revendications modifiées n'ajoute pas seulement un contrôle de sécurité des bagages à un système connu. Ni Greenberg ni Wolfram ne divulgue ni ne propose l'ajout d'un contrôle de sécurité des bagages à leurs systèmes. Même si la personne versée dans l'art ajoutait un contrôle de sécurité des bagages au système de Greenberg ou de Wolfram, elle obtiendrait un système susceptible d'utiliser le résultat du contrôle de sécurité des bagages ½ au cours du chargement + (Wolfram) ou lorsque les chiffres qui composent le code du reçu de bagages sont comparés à la liste des passagers montés à bord (Greenberg). D'une façon ou d'une autre, régler un problème touchant les bagages une fois que les passagers sont montés à bord entrave le départ de l'aéronef en raison du peu de temps dont on dispose entre le moment où les passagers

commencent à monter à bord et l'heure prévue du départ de l'aéronef. Ni Greenberg ni Wolfram ne divulgue ni ne propose une méthode ou un système qui fournit les résultats du contrôle de sécurité des bagages au moment du contrôle de sécurité d'un passager au point de contrôle de sécurité des passagers. En conséquence, même si la personne versée dans l'art combine ces deux systèmes, elle n'offre quand même pas un système ou une méthode qui permet aux passagers de régler les problèmes que posent leurs bagages à l'étape du contrôle de sécurité, bien avant leur chargement dans l'aéronef.

[15] Un critère d'évidence a été énoncé par la Cour dans l'affaire *Beloit Canada Ltd. v. Valmet OY*, 8 C.P.R. (3d), 289, p. 294 :

Pour établir si une invention est évidente, il ne s'agit pas de se demander ce que des inventeurs compétents ont ou auraient fait pour solutionner le problème. Un inventeur est par définition inventif. La pierre de touche classique de l'évidence de l'invention est le technicien versé dans son art qui ne possède aucune étincelle d'esprit inventif ou d'imagination; un parangon de dextérité complètement dépourvu d'intuition; un triomphe de l'humisphère gauche sur le droit. Il s'agit de se demander si, compte tenu de l'état de la technique et des connaissances générales courantes qui existaient au moment où l'invention aurait été faite, cette création mythique (monsieur-tout-le-monde du domaine des brevets) serait directement et facilement arrivée à la solution que préconise le brevet. C'est un critère auquel il est très difficile de satisfaire.

Analyse

[16] Le brevet de Greenberg illustre un système de sécurité pour utilisation dans le cadre d'un transport public, plus particulièrement par les compagnies aériennes. Le système est conçu pour ne permettre l'embarquement des bagages dans un aéronef que si le passager monte à bord du même aéronef. Une portion du billet délivré au passager porte un code distinctif, lisible par une machine. Lorsque le passager présente ses bagages à l'étape de l'enregistrement, l'on joint aux bagages également une étiquette qui porte un code distinctif, lisible par une machine. Le billet du passager et l'étiquette dont les bagages sont assortis sont tous deux balayés et sont reliés l'un à l'autre dans la mémoire d'un ordinateur. Le billet est remis au moment où le passager monte à bord de l'aéronef, la partie codée du billet est comparée à l'étiquette des bagages qui y correspond, puis les bagages sont chargés dans l'aéronef. Si un passager ne monte pas à bord de l'aéronef, ses bagages ne sont pas chargés.

[17] Le brevet de Wolfram se rapporte également à un système qui est conçu pour prévenir le départ d'un aéronef dans les cas où des bagages qui y ont été chargés appartiennent à un passager qui n'est pas monté à bord de l'aéronef. Lorsqu'il arrive à l'aéroport, le passager procède à son enregistrement auprès de la compagnie aérienne, qui lui remet une carte d'embarquement. Ses bagages sont étiquetés

puis acheminés vers une aire de tri et de chargement des bagages. Des codes lisibles par machine sont imprimés sur la carte d'embarquement et les étiquettes des bagages. Le passager se dirige vers la porte d'embarquement des passagers, où sa carte d'embarquement est balayée, et les bagages sont acheminés vers l'aire de chargement de l'avion, où les étiquettes des bagages sont balayées et mesure que ceux-ci sont chargés dans l'avion. Les codes des passagers sont ensuite comparés aux codes des bagages chargés à bord de l'avion. Si les deux séries de codes ainsi balayés correspondent, l'avion est prêt à partir. S'il y a un cart, on retrouve les bagages et on les retire de l'avion pour inspection.

[18] Greenberg et Wolfram ont tous deux élaboré des systèmes conçus pour résoudre un problème spécifique associé à la sécurité des avions : celui de faire en sorte que des bagages ne soient chargés à bord d'un avion que si le passager qui a enregistré ces bagages monte lui-même à bord de cet avion. Au moment où ces systèmes ont été conçus, on considérait qu'il était suffisant d'empêcher un terroriste de placer à bord d'un avion des bagages sans passager contenant du matériel explosif parce qu'[traduction] ½ il était peu probable qu'il devienne un passager et qu'il accepte de commettre un suicide + (Greenberg, colonne 1, lignes 51 et 52). Greenberg indique également qu'une fouille directe de tous les bagages enregistrés parviendrait à éliminer le danger lié à la présence de matériel explosif, mais que cela coûterait très cher et qu'il en découlerait de longues files d'attente pour les passagers.

[19] Depuis la création des systèmes Greenberg et Wolfram, la sécurité des avions est devenue de plus en plus complexe, et les terroristes ont adopté de nouvelles techniques. Il est aujourd'hui nécessaire d'effectuer la fouille directe de tous les bagages, et la présente demande porte sur une méthode et un système qui tentent de remédier au problème des longues files d'attente, que Greenberg qualifie d'inacceptables.

[20] La Commission est d'avis que la présente demande porte sur un système et une méthode destinés à résoudre un problème qui diffère du problème qui est résolu par les inventions illustrées dans les antérieures citées. La présente demande résout le problème des retards causés par les solutions antérieures au moyen d'une nouvelle méthode, qui combine les caractéristiques d'une attestation de sécurité des passagers et des bagages au moment du contrôle de sécurité des passagers. Ainsi, si les résultats du contrôle de sécurité des bagages sont négatifs, le passager propriétaire des bagages peut y remédier beaucoup plus rapidement, ce qui permet d'éliminer les retards au niveau du départ de l'avion que les méthodes antérieures provoquent.

[21]Les revendications relatives à la méthode 1 à 4 de la présente demande dénoncent une méthode qui compte plusieurs étapes qui, de toute évidence, ne sont pas décrites dans les références citées. Plus particulièrement, ni Greenberg ni Wolfram n'enseigne les étapes qui consistent à effectuer un contrôle de sécurité des bagages, à récupérer les résultats du contrôle de sécurité des bagages lorsque le passager est assujéti à un contrôle de sécurité, et à permettre au passager de remédier aux résultats défavorables d'un contrôle de sécurité des bagages. Compte tenu des deux références citées, la Commission ne croit pas qu'un technicien possédant des compétences ordinaires dans le domaine puisse directement et facilement arriver à la solution que préconise le brevet, ainsi que le requiert la décision Beloit.

[22]Les revendications 5 à 14 de la présente demande dénoncent un système qui compte plusieurs éléments non illustrés dans les références citées. Ainsi, ni Greenberg, ni Wolfram ne fait état d'un moyen d'enregistrer le résultat d'un contrôle de sécurité des bagages ou d'un dispositif d'information, tous deux destinés à permettre que soit récupéré le résultat du contrôle de sécurité des bagages au moment où le passager est soumis à un contrôle de sécurité. Greenberg et Wolfram décrivent plutôt des systèmes qui s'intéressent à l'enregistrement des bagages après leur chargement ou à la porte d'embarquement. La Commission ne peut souscrire à l'argument selon lequel la combinaison de ces deux références permettrait d'arriver directement et facilement au système défini dans la revendication 5.

Conclusions - Caractère évident

[23]En conséquence, la Commission conclut que la méthode et le système définis dans les revendications 1 à 14 de la présente demande ne sont pas évidents au sens de l'article 28.3 de la Loi sur les brevets, eu égard aux renvois à Greenberg et Wolfram.

Objet non brevetable

Thèse de l'examineur

[24]L'examineur a rejeté également les revendications 1 à 4 et les revendications 5 à 15 au motif qu'elles portent sur un objet qui ne relève pas de la définition d'invention dénoncée à l'article 2 de la Loi sur les brevets.

[25]L'examineur a motivé sa décision à cet égard dans les termes suivants :

[traduction]

La revendication 1 définit une méthode d'enregistrement et de manutention de bagages dans un aéroport, grâce à laquelle des renseignements d'identification sont remis au passager et joints aux bagages de manière qu'au terme d'une période de séparation, les bagages puissent être récupérés par leur propriétaire légitime. Cette méthode bien connue d'enregistrement et de manutention des bagages est complétée par une procédure de contrôle de sécurité des bagages.

La méthode connue d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport est dépourvue d'un contrôle de sécurité des bagages ou du passager. L'ajout du contrôle de sécurité a été proposé dans les antécédents et ne modifie pas le processus connu d'identification du passager et des bagages et d'établissement d'une concordance entre les deux. L'on a découvert en l'espace une adaptation de la méthode connue d'enregistrement et de manutention des bagages à un environnement terroriste, dans lequel tout doit être assujéti à une vérification de sécurité. Cette procédure ne constitue pas une utilisation nouvelle aux fins d'exécuter la méthode connue, ni une innovation technique par suite de la mise en oeuvre d'une méthode par ordinateur, mais plutôt une superposition d'étapes, requises dans le cadre de la procédure de sécurité, qui s'ajoutent à la méthode connue d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport.

Dans l'affaire *Progressive Games c. Commissaire aux brevets*, [1999] 3 C.P.R. (4th) 526-533, le tribunal a été appelé à examiner une manière de jouer au poker, et il en est arrivé à la conclusion que les changements apportés aux règles du jeu ne constituaient pas une méthode nouvelle et innovatrice qui servait à appliquer des connaissances ou des compétences. Cette règle a été énoncée pour la première fois dans l'affaire *Shell Oil Co. c. Commissaire des brevets*, [1982] 2 R.C.S. 536, 67 C.P.R. (2d) 1, où la Cour a statué que la définition d'une réalisation doit inclure un procédé qui est une méthode nouvelle et innovatrice qui sert à appliquer des connaissances ou des compétences.

L'ajout du contrôle de sécurité à la méthode d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport constitue l'ajout d'étapes à la méthode connue. Les contrôles de sécurité des bagages ne sont pas chose nouvelle et ils sont effectués indépendamment de la procédure qui consiste à identifier le passager et les bagages et à établir une concordance entre les deux. La mise à jour des bases de données au moyen de renseignements de sécurité nécessite non pas une compétence particulière sur le plan de la conception ou de la mise en oeuvre, mais l'adoption d'une politique à l'aéroport. Le système et la méthode décrits ne font état d'aucune connaissance nouvelle dont on aurait fait la découverte pour accomplir l'étape supplémentaire ou la mettre en oeuvre. L'ajout du contrôle de sécurité à la méthode d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport ne constitue pas

un ajout Ó l'ensemble des connaissances sur la question de la procédure d'enregistrement dans les aéroports. La revendication 1 ne constitue pas une méthode nouvelle et innovatrice qui sert Ó appliquer des connaissances ou des compétences, de sorte qu'elle n'est pas une réalisation présentant le caractère de la nouveauté et de l'utilité au sens de l'article 2 de la Loi sur les brevets.

Les revendications 1 Ó 4 relatives Ó la méthode ne se limitent pas Ó un système automatisé de cueillette de renseignements conçu pour assurer l'enregistrement et la manutention des bagages. Ainsi, la revendication 1 définit l'enregistrement des résultats du contrôle de sécurité sur les bagages, l'endroit où se trouve l'identification des bagages. Elle ne définit pas le stockage des données dans la mémoire d'un ordinateur. Les revendications 1 Ó 4 ne se limitent pas Ó la mise en oeuvre d'une innovation technique, puisqu'elles ne définissent pas une méthode de fabrication ni une innovation technique. Toutes les étapes que compte la méthode sont exécutées manuellement, sans l'apport d'une machine.

Même si les revendications 1 Ó 4 devaient définir les étapes exécutées par un système automatisé, les Lignes directrices sur la brevetabilité énoncées Ó l'article 16.08.1 du RPBB précisent qu'un ordinateur ne donne ni ne soustrait de la brevetabilité Ó un ... procédé. Les revendications 5 Ó 15 ne sont pas brevetables non plus.

Réponse du demandeur

[26] Dans son exposé des arguments, le demandeur s'est exprimé dans les termes suivants sur la question de l'objet non brevetable :

[traduction]

La décision de l'examineur de rejeter les revendications en vertu de l'article 2 de la Loi sur les brevets tient entièrement Ó une mauvaise compréhension de l'invention. L'examineur a déclaré que la procédure de l'invention 1 ne constitue pas une utilisation nouvelle aux fins d'exécuter la méthode connue, ni une innovation technique par suite de la mise en oeuvre d'une méthode par ordinateur. L'invention fait appel Ó une nouvelle méthode de récupération du résultat du contrôle de sécurité des bagages au point de contrôle de sécurité des passagers, sur le fondement des renseignements d'identification du passager au moment du contrôle de sécurité du passager, en vue de permettre le traitement efficace des bagages rejetés et le chargement efficace des bagages dans l'aéronef. Il s'agit d'une nouvelle innovation technique.

L'examineur a renvoyé l'affaire *Progressive Games c. Commissaire aux brevets*, (1999), 3 C.P.R. (4th) 517, affirmant que le tribunal a été appelé à examiner une manière de jouer au poker, et il en est arrivé à la conclusion que les changements apportés aux règles du jeu ne constituaient pas une méthode nouvelle et innovatrice qui servait à appliquer des connaissances ou des compétences. Le demandeur n'arrive pas à comprendre en quoi cette affaire est pertinente dans le cadre de la présente demande. Il ne revendique aucun jeu ni aucune règle sur la manière de jouer.

En outre, l'examineur a renvoyé l'affaire *Shell Oil Co. c. Commissaire des brevets*, [1982] 2 R.C.S. 536, 67 C.P.R. (2d) 1, affirmant que la Cour a statué que la définition d'une réalisation doit inclure un procédé qui est une méthode nouvelle et innovatrice qui sert à appliquer des connaissances ou des compétences.

L'on sait que tous les passagers franchissent le point de contrôle de sécurité des passagers et la revendication 1 relative à la méthode applique cette connaissance. La méthode applique des compétences pour faire appel aux étapes telles qu'elles sont énoncées dans la revendication 1, notamment la récupération du résultat du contrôle de sécurité des bagages sur le fondement des renseignements d'identification du passager au moment où il est assujéti à un contrôle de sécurité des passagers au point de contrôle de sécurité des passagers. Donc, la méthode revendiquée dans la revendication 1 est une méthode nouvelle et innovatrice qui sert à appliquer des compétences ou des connaissances. Par conséquent, la revendication 1 définit l'invention qui relève de la réalisation, laquelle constitue un objet prévu à l'article 2 de la Loi sur les brevets.

[...]

Le demandeur ne tente pas d'utiliser la présence d'un ordinateur ou d'un programme informatique pour donner de la brevetabilité au système ainsi qu'il est énoncé dans les revendications antérieures 5 à 15 (maintenant les revendications 5 à 14). Dans les revendications 5 à 14 actuelles, le demandeur revendique un système doté des éléments énoncés dans les revendications, y compris la mémoire, où est stocké le résultat du contrôle de sécurité des bagages, et le dispositif d'information, aux fins de la récupération du résultat du contrôle de sécurité des bagages au moment du contrôle de sécurité d'un passager au point de contrôle de sécurité des passagers, et de transmettre le résultat du contrôle de sécurité des bagages au passager.

En conséquence, le nouveau système d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport tel qu'il est revendiqué dans les revendications 5 à 14 est un objet brevetable au sens de l'article 2 de la Loi sur les brevets.

[27] L'invention est définie dans les termes suivants de l'article 2 de la Loi sur les brevets :

½ invention + Toute réalisation, tout procédé, toute machine, fabrication ou composition de matières, ainsi que tout perfectionnement de l'un d'eux, présentant le caractère de la nouveauté et de l'utilité.

Analyse

[28] La manière dont l'examineur a formulé cette objection amène la Commission à croire que celle-ci repose sur le caractère évident davantage que sur l'objet non prévu par la loi.

[29] L'examineur a renvoyé à la décision *Progressive Games c. Commissaire aux brevets*, [1999] 3 C.P.R. (4th) 526-533, dont il a repris le passage ½ n'est pas une méthode nouvelle et innovatrice qui sert à appliquer des compétences ou des connaissances. Lorsqu'une objection repose sur un tel argument, la question de l'objet prévu par la loi risque de donner lieu à une discussion sur la nouveauté ou l'inventivité.

[30] De l'avis de la Commission, l'affaire *Progressive Games* ne force personne à vérifier la nouveauté ou l'inventivité d'une chose pour déterminer si celle-ci est une réalisation au sens de l'article 2 de la Loi sur les brevets. Le critère de l'inventivité ou de la nouveauté n'a aucune incidence sur la question de savoir si une chose est un objet non prévu par la loi, et il n'y a, dans l'affaire *Progressive Games*, aucune considération d'éléments de preuve ou de faits susceptibles d'influencer le technicien versé dans son art qui n'est doté d'aucune imagination, à l'appui d'une telle proposition. Dans l'affaire *Progressive Games*, la Cour fédérale (Section de première instance) en est arrivée à la conclusion qu'une nouvelle manière de jouer aux cartes ne constituait pas une réalisation ni un procédé, décision qu'a confirmée la Cour d'appel fédérale. En conséquence, la Commission ne croit pas que les conclusions tirées dans l'affaire *Progressive Games* soient pertinentes relativement à la présente affaire.

[31] Nous nous pencherons maintenant sur la méthode qui permet de déterminer la brevetabilité de l'objet reconnue par les tribunaux. Cette fin, nous examinerons la découverte du demandeur ou l'essence de l'objet revendiqué. Dans le cadre de l'examen de la découverte, la forme de la revendication ainsi que la substance de l'objet revendiqué doivent satisfaire aux conditions de l'article 2 de la Loi sur les brevets.

[32] Sur le plan de la forme, la revendication 1 définit une méthode d'enregistrement et de manutention des bagages à l'aéroport qui comporte plusieurs étapes physiques connexes. La revendication n'est ni une idée, ni une formule mathématique d'incarnation, et elle ne définit pas non plus explicitement un objet exclu. En conséquence, à sa lecture même, la revendication remplit les conditions de forme énoncées à l'article 2.

[33] Il y a lieu de se pencher ensuite sur la substance ou l'essence de l'objet revendiqué. La Commission signale que, dans sa décision finale, l'examineur s'est lui aussi intéressé à la question. Nous pouvons résumer ainsi l'argument de l'examineur : la méthode de vérification des passagers et de leurs bagages est bien connue, et le demandeur n'a ajouté à cette méthode qu'un contrôle de sécurité qui lui aussi est connu, et qui a été exigé par les aéroports et les compagnies aériennes en raison des menaces terroristes auxquelles ils doivent aujourd'hui faire face. Cet ajout du contrôle de sécurité des bagages à la procédure d'enregistrement bien connue ne nécessite aucune innovation technique; la procédure d'enregistrement de même que le contrôle de sécurité sont menés indépendamment l'un de l'autre, et ils ne font appel à aucune innovation technique. Le demandeur a simplement découvert une manière d'adapter la méthode connue d'enregistrement et de manutention des bagages à un environnement terroriste.

[34] Or, la Commission estime que l'appelant a en fait découvert une nouvelle méthode de manutention des bagages et qu'il n'a pas simplement adapté une méthode connue à des règles prescrites en matière de terrorisme. Comme il était nécessaire de permettre la vérification de tous les bagages avant leur chargement dans l'avion et d'éliminer les retards inacceptables dans l'enregistrement des passagers et des bagages de manière rentable, la découverte a été faite en vue de permettre que le résultat du contrôle de sécurité des bagages soit récupéré au moment où le passager est soumis à un contrôle de sécurité au point de contrôle de sécurité des passagers, sur le fondement des renseignements d'identification du passager, et donc de permettre qu'un problème de sécurité, le cas échéant, soit réglé à ce moment-là. La méthode combine cette découverte à d'autres procédures connues de manutention des bagages en vue de remédier aux problèmes de l'art antérieur dans les cas où une vérification complète des bagages est ni souhaitable, ni pratique. Les étapes qui sont énoncées dans la revendication 1 constituent une solution physique et pratique à un problème technique précis dans le domaine de la manutention des bagages dans les aéroports. La Commission est donc d'avis que la substance de l'objet revendiqué satisfait également aux conditions de l'article 2.

[34] Dans sa décision finale, l'examineur affirme également que les revendications relatives à la méthode 1 à 4 ne se limitent pas à un système automatisé de cueillette de renseignements conçu pour assurer l'enregistrement et la manutention des bagages. Ainsi, la revendication 1 définit

l'enregistrement des résultats du contrôle de sécurité sur les bagages, où se trouve l'identification des bagages. Ayant lu soigneusement les commentaires de l'examineur sur cette question, la Commission estime que l'examineur a pu mal comprendre ce que le demandeur revendique. La revendication 1 indique en fait que les résultats du contrôle de sécurité des bagages sont stockés. L'on ne fait aucune mention du stockage de ces résultats à un endroit, sur les bagages, où l'étiquette d'identification des bagages se trouve.

[35] En outre, en ce qui concerne l'affirmation générale suivant laquelle les revendications ne se limitent pas à un système automatisé de cueillette de renseignements, la Commission ne saisit pas très bien la raison pour laquelle l'examineur juge que cela signifie que les revendications ne définissent pas une méthode qui relève de l'article 2 de la Loi sur les brevets. Il n'est pas nécessaire qu'un système automatisé de cueillette de renseignements ou un ordinateur soit mis en contribution pour qu'une méthode puisse être considérée comme étant un objet brevetable.

[36] Enfin, l'examineur invoque les Lignes directrices sur la brevetabilité de l'article 16.08 du Recueil des pratiques du Bureau des brevets, aux termes desquelles un ordinateur ne donne ni ne soustrait de la brevetabilité à un procédé. Il s'agit ici d'un renvoi à l'affaire Schlumberger Canada Ltd. C. Commissaire aux brevets, 56 C.P.R. (2d) 204. Dans cette affaire, la Cour en est arrivée à la conclusion qu'il fallait analyser les revendications pour déterminer exactement ce qui avait été inventé. Dans l'affaire Schlumberger, la demande revendiquait une méthode mécanique et portait sur un système par lequel des données étaient fournies à un ordinateur à vocation universelle, qui se servait d'un nouvel algorithme pour effectuer des calculs. Si ces calculs devaient être effectués par des êtres humains, l'objet ne serait pas brevetable. La simple substitution par un ordinateur pour effectuer ces calculs n'a rien changé au fait que l'objet ne serait pas brevetable. Une méthode qui consiste simplement à effectuer des calculs, que ce soit manuellement ou par ordinateur, n'est pas brevetable. Cependant, la Commission ne croit pas que l'affaire Schlumberger soit particulièrement pertinente eu égard à la présente espèce, puisque l'objet revendiqué ne se rapporte clairement pas à l'utilisation d'un ordinateur connu pour effectuer des calculs par ailleurs non brevetables.

[37] En conséquence, la Commission estime que la méthode revendiquée dans les revendications 1 à 4 de la présente demande satisfait aux conditions relatives à l'objet brevetable au sens où il est entendu à l'article 2 de la Loi sur les brevets. En ce qui concerne les revendications 5 à 14 relatives au système, l'examineur n'a fourni aucune explication sur des objections précises à l'encontre de ces revendications, mais il a jugé celles-ci non brevetables non plus compte tenu des arguments qu'il a avancés à l'égard des revendications relatives à la méthode. Cependant, eu égard aux considérations se rapportant à l'objet dont il a été question relativement aux revendications de méthode, la Commission estime que les revendications 5 à 14 définissent une revendication relative à un système qui est brevetable, ainsi que le prescrit l'article 2 de la Loi sur les brevets.

Conclusions - Objet

[38] Pour ces motifs, la Commission en arrive à la conclusion que la méthode des revendications 1 à 4 relève de la définition d'invention énoncée à l'article 2 de la Loi sur les brevets.

[39] Pour les mêmes motifs, le système énoncé dans les revendications 5 à 14 relève lui aussi de la définition d'invention énoncée à l'article 2 de la Loi sur les brevets.

Caractère indéterminé

[40] Dans sa décision finale, l'examineur a déclaré ce qui suit sur la question du caractère indéterminé :

[traduction]

La revendication 1 est indéterminée au motif qu'elle n'énonce pas toutes les étapes du contrôle de sécurité des bagages. L'on renvoie par référence à l'étape du contrôle de sécurité dans le passage l'enregistrement des résultats du contrôle de sécurité sur les bagages. L'étape du contrôle de sécurité constitue une composante essentielle de la méthode de manutention et d'enregistrement des bagages puisque, sans elle, les étapes suivantes, c'est-à-dire les étapes de stockage, de récupération et de communication des données ne peuvent être exécutées telles qu'elles sont divulguées. La revendication 1 est donc indéterminée et elle ne satisfait pas aux exigences du paragraphe 27(4) de la Loi sur les brevets.

La revendication 5 est indéterminée au motif que la combinaison telle qu'elle est revendiquée est agressive. Le préambule de la revendication est censé définir un système d'enregistrement et de manutention des bagages. Or, il définit simplement un ordinateur doté d'un dispositif d'extraction de l'information et d'une mémoire qui permettent de stocker et d'établir une concordance entre le client, les bagages et les données en matière de sécurité et une aire de tri. Cette aire de tri n'est pas liée à l'ordinateur de manière à définir une coopération essentielle avec une invention brevetable. La revendication décrit simplement une liste d'éléments plutôt qu'un système intégré d'enregistrement et de manutention des bagages.

[41] En réponse à la décision finale, le demandeur a soumis une nouvelle série de revendications. La revendication 1 modifiée énonce l'étape qui consiste à effectuer un contrôle de sécurité des

bagages enregistrés, tandis que la revendication 5 modifiée fait état de l'aire de tri, où l'on effectue le tri des bagages qui ont franchi l'étape du contrôle. Cette aire est clairement liée aux autres composantes du système d'enregistrement et de manutention des bagages.

[42] La Commission a passé en revue ces nouvelles revendications à la lumière des objections antérieures de l'examineur, et elle estime que les revendications modifiées ont permis de répondre au refus fondé sur le caractère indéterminé. Ces modifications rendent les revendications claires et explicites.

Conclusions - Caractère indéterminé

[43] La Commission conclut par conséquent que les revendications 1 à 14 sont explicites et déterminées.

Recommandations

[44] En bref, la Commission formule les recommandations suivantes :

- (1) que le rejet par l'examineur des revendications 1 à 14 au motif qu'elles sont évidentes eu égard à Greenberg et à Wolfram soit infirmé;
- (2) que le rejet par l'examineur des revendications 1 à 14 au motif qu'elles ne sont pas conformes à l'article 2 de la Loi sur les brevets soit infirmé;
- (3) que le rejet par l'examineur des revendications 1 à 14 au motif qu'elles sont indéterminées soit infirmé;
- (4) que la demande soit renvoyée à l'examineur pour qu'il en poursuive l'instruction, conformément aux présentes recommandations.

Andrew Strong M. Wilson

Commissaire Commissaire

Je souscris à la recommandation formulée par la Commission, selon laquelle le refus par l'examineur de la demande doit être infirmé, et que la demande doit être renvoyée à l'examineur pour qu'il en poursuive l'instruction, conformément à la recommandation formulée par la Commission.

Mary Carman

Commissaire aux brevets

Fait Ó Gatineau (QuÓbec)

ce 26e jour de mai 2008. |i