

Interner Verteilerschlüssel:

- (A) [-] Veröffentlichung im ABl.
- (B) [-] An Vorsitzende und Mitglieder
- (C) [-] An Vorsitzende
- (D) [X] Keine Verteilung

**Datenblatt zur Entscheidung
vom 14. Dezember 2021**

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0036/18 - 3.5.01

Anmeldenummer: 13770476.3

Veröffentlichungsnummer: 2901378

IPC: G06Q10/02, B64D11/00

Verfahrenssprache: DE

Bezeichnung der Erfindung:

SOFTWARE, KOMMUNIKATIONSSYSTEM UND -VERFAHREN IN EINEM
FLUGZEUG

Anmelderin:

Lufthansa Technik AG

Stichwort:

SOFTWARE, KOMMUNIKATIONSSYSTEM UND -VERFAHREN IN EINEM
FLUGZEUG/Lufthansa Technik AG

Relevante Rechtsnormen:

EPÜ Art. 56

VOBK 2020 Art. 13(1), 13(2)

Schlagwort:

Erfinderische Tätigkeit - (nein) - "übermittelbare
Sitzplatzkennung" - keine technische Wirkung, technische
Umsetzung ist naheliegend
Änderung nach Ladung - außergewöhnliche Umstände (nein) -
berücksichtigt (nein)

Zitierte Entscheidungen:

Orientierungssatz:



Beschwerdekammern

Boards of Appeal

Chambres de recours

Boards of Appeal of the
European Patent Office
Richard-Reitzner-Allee 8
85540 Haar
GERMANY
Tel. +49 (0)89 2399-0
Fax +49 (0)89 2399-4465

Beschwerde-Aktenzeichen: T 0036/18 - 3.5.01

E N T S C H E I D U N G
der Technischen Beschwerdekammer 3.5.01
vom 14. Dezember 2021

Beschwerdeführerin: Lufthansa Technik AG
(Anmelderin) Weg beim Jäger 193
22335 Hamburg (DE)

Vertreter: Müller Verweyen
Patentanwälte
Friedensallee 290
22763 Hamburg (DE)

Angefochtene Entscheidung: Entscheidung der Prüfungsabteilung des
Europäischen Patentamts, die am 18. Juli 2017
zur Post gegeben wurde und mit der die
europäische Patentanmeldung Nr. 13770476.3
aufgrund des Artikels 97 (2) EPÜ
zurückgewiesen worden ist.

Zusammensetzung der Kammer:

Vorsitzender M. Höhn
Mitglieder: N. Glaser
E. Mille

Sachverhalt und Anträge

- I. Die Beschwerde richtet sich gegen die Entscheidung der Prüfungsabteilung, mit der die europäische Anmeldung Nr. 13770476.3 aufgrund des Artikels 97(2) EPÜ mangels erfinderischer Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ) zurückgewiesen wurde.

In Ihrer Entscheidung verwies die Prüfungsabteilung u.a. auf folgende Dokumente : WO2009/000858 (D1) und US2010/167716 (D5).

- II. Mit Schreiben vom 11. September 2017 beantragte die Beschwerdeführerin die angefochtene Entscheidung aufzuheben und ein Patent zu erteilen auf der Grundlage des der angefochtenen Entscheidung zu Grunde liegenden Patentbegehrens gemäß Hauptantrag oder gemäß einem der Hilfsanträge 1 bis 3 vom 23. Mai 2017. Zusammen mit der Beschwerdebegründung reichte die Beschwerdeführerin einen weiteren Hilfsantrages 4 ein und führte zur erfinderischen Tätigkeit des Hauptantrages aus. Weiter hilfsweise wurde mündliche Verhandlung beantragt.

- III. Die Kammer lud entsprechend dem Antrag der Beschwerdeführerin zur mündlichen Verhandlung und legte in einer Mitteilung ihre vorläufige Meinung zu der Beschwerde dar. Die Kammer teilte im Grundsatz die Meinung der Prüfungsabteilung hinsichtlich der mangelnden erfinderischen Tätigkeit des Hauptantrages. Mangels Argumenten von Seiten der Beschwerdeführerin hinsichtlich der erfinderischen Tätigkeit der Hilfsanträge 1 bis 3 sah die Kammer keinen Grund von der Meinung der Prüfungsabteilung abzuweichen.

Die Kammer stellte weiterhin die Zulässigkeit des Hilfsantrages 4 gemäß Artikel 12 Abs. 4 der VOBK 2007 in Frage. Die Kammer führte in ihrer Mitteilung das Dokument "NFC, near field communication in combination with bluetooth, White-Paper, ISO 18092, ECMA-340, peer-to-peer, 2nd April 2004" (D7) ein.

- IV. In Ihrer Antwort vom 21. September 2021 auf die Ladung zur mündlichen Verhandlung reichte die Beschwerdeführerin einen weiteren Hilfsantrag 5 ein, führte zur Zulässigkeit der Hilfsanträge 4 und 5 aus und ebenso zur erfinderischen Tätigkeit des Hauptantrages.
- V. Am 14. Dezember 2021 fand die mündliche Verhandlung statt. Die Beschwerdeführerin bestätigte ihre Anträge wie folgt: die angefochtene Entscheidung aufzuheben und ein Patent zu erteilen auf der Grundlage des der angefochtenen Entscheidung zu Grunde liegenden Patentbegehrens gemäß Hauptantrag oder gemäß einem der Hilfsanträge 1 bis 3 vom 23. Mai 2017, gemäß des mit der Beschwerdebegründung eingereichten Hilfsantrages 4 oder gemäß des Hilfsantrages 5 vom 21. September 2021. Am Ende der mündlichen Verhandlung verkündete der Vorsitzende die Entscheidung der Kammer.
- VI. Der **unabhängige Anspruch 1** gemäß Hauptantrag lautet :

"1. Kommunikationssystem (10) für Passagiere in einem Flugzeug (15) mit einer flugzeuggestützten Datenverarbeitungseinrichtung (13),
- umfassend eine Mehrzahl von bordfesten Kommunikationsschnittstellen (8), die zur Kommunikation mit einem Passagiergerät (1) eingerichtet und mit der Datenverarbeitungseinrichtung (13) verbunden sind,
- die Kommunikationsschnittstellen (8) sind jeweils einem Sitzplatz (3,5,6) zugeordnet,

- das Kommunikationssystem (10) ist zum Empfangen eines Passagierprofils von dem Passagiergerät (1) mittels der Kommunikationsschnittstelle (8) des Flugzeugs (15) und Übertragung an die Datenverarbeitungseinrichtung (13) eingerichtet,
- dadurch gekennzeichnet, dass
- die Kommunikationsschnittstellen (8) jeweils eine Nahfeldkommunikationsschnittstelle aufweisen;
- an den Kommunikationsschnittstellen (8) jeweils eine Sitzplatzkennung hinterlegt ist, so dass die Sitzplatzkennung einem Sitzplatz (3,5,6) in dem Flugzeug (15) zugeordnet ist;
- mit dem Passagierprofil die Sitzplatzkennung an die Datenverarbeitungseinrichtung (13) übermittelbar ist."

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 1 fügt am Ende des unabhängigen Anspruches 1 des Hauptantrages das Merkmal "und das Passagierprofil in Verbindung mit der Sitzplatzkennung ein Bordunterhaltungssystem (34) des Flugzeugs (15) steuert" hinzu.

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 2 fügt am Ende des unabhängigen Anspruches 1 des Hauptantrages das Merkmal "und mit dem Passagierprofil Bezahltdaten zur Datenverarbeitungseinrichtung (13) des Flugzeugs (15) mittels Nahfeldkommunikation nach einem NFC-Standard übertragbar sind" hinzu.

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 3 fügt am Ende des unabhängigen Anspruches 1 des Hauptantrages das Merkmal "Versenden eines Steuersignals von der Datenverarbeitungseinrichtung (13) über die Kommunikationsschnittstellen (8) an die angeschlossenen Passagiergeräte (1), und/oder Übermittlung einer Kennung oder eines Identifikationsmerkmals von einer

Kommunikationsschnittstelle (8) an das Passagiergerät (1) " hinzu.

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 4 fügt am Ende des unabhängigen Anspruches 1 des Hauptantrages das Merkmal "die Datenverarbeitungseinrichtung (13) zur Übertragung eines Sicherheitssignals an alle über die Kommunikationsschnittstellen (8) angeschlossenen Passagiergeräte (1) eingerichtet ist, damit das Passagiergerät (1) ihm zugehörige Funksender abschalten oder das Passagiergerät (1) selbst ausschalten kann" hinzu.

Der unabhängige Anspruch 1 gemäß Hilfsantrag 5 ist gerichtet auf ein Flugzeug (15) mit einer externen Kommunikationseinrichtung sowie einem Kommunikationssystem (10) für Passagiere in einem Flugzeug (15) mit den Merkmalen des Anspruches 1 des Hilfsantrages 2, sowie dem weiteren Merkmal "die Bezahldaten über die externe Kommunikationseinrichtung des Flugzeugs (15) abgeglichen werden, so dass in der Datenverarbeitungseinrichtung (13) eine Verifikation der Bezahldaten möglich ist".

Entscheidungsgründe

1. Hintergrund der Erfindung
- 1.1 Die Erfindung betrifft ein Kommunikationssystem für Passagiere in einem Flugzeug mit einer flugzeuggestützten Datenverarbeitungseinrichtung und mindestens einer bordfesten Kommunikationsschnittstelle zur Kommunikation mit einem mobilen Passagiergerät, siehe Seite 1 der Anmeldung. Das Kommunikationssystem kann die Form einer Applikation annehmen, siehe Seite 1 erster Absatz und Seite 2, letzter Absatz.

- 1.2 Fluggesellschaften wollen ihren Passagieren während eines Fluges einen personalisierten Service und personalisierte Servicedienstleistungen anbieten. Hierfür sind derzeit persönliche Gespräche und Rückfragen notwendig. Dies ist schwierig, auch da ein direkter Kontakt zu einem Passagier für dazwischen sitzende Passagiere unangenehm sein kann.
 - 1.3 Die Aufgabe der Erfindung ist es, den Service und die Servicedienstleistungen durch das Kabinenpersonal besser und effektiver an die Passagiere anzupassen.
 - 1.4 Die Erfindung löst dies durch die Übertragung eines Passagierprofils, also eines personenbezogenen Datensatzes mit für den Service in einem Flugzeug relevanten Daten, von einem (mobilen) Passagiergerät, z.B. einem Mobiltelefon, einem Smartphone, einem Laptop, an eine Datenverarbeitungseinrichtung in einem Flugzeug über eine bordfeste Kommunikationsschnittstelle, u.a. eine Nahfeldkommunikationsschnittstelle, ein kabelloses oder ein kabelgebundenes Datennetzwerk. Auf dem Passagiergerät kann zur Übertragung des Passagierprofils eine Applikation installiert sein, siehe Seite 2 der Anmeldung.
2. Hauptantrag - Artikel 56 EPÜ
- 2.1 Es ist unstrittig, dass D1 den nächstliegenden Stand der Technik darstellt. Die angefochtene Entscheidung betrachtete die folgenden Unterscheidungsmerkmale zur D1, die wie folgt lauten:

(i) wobei die Kommunikationsschnittstellen jeweils eine Nahfeldkommunikationsschnittstelle aufweisen;

(ii) an den Kommunikationsschnittstellen jeweils eine Sitzplatzkennung hinterlegt ist, so dass die Sitzplatzkennung einem Sitzplatz in dem Flugzeug zugeordnet ist;

(iii) mit dem Passagierprofil die Sitzplatzkennung an die Datenverarbeitungseinrichtung übermittelbar ist.

- 2.2 Die Prüfungsabteilung war der Meinung, dass dem ersten Merkmal (i) das technische Problem zu Grunde liegt, eine bestimmte Ausgestaltung der auf Seite 20 der D1 offenbarten "radio interfaces" zu wählen. Die Verwendung von NFC, u.a. aus der D2 bekannt, stelle eine naheliegende Möglichkeit für den Fachmann dar, die er aus von in der Praxis bekannten Kommunikationsstandards auswählen würde.

Hinsichtlich Merkmalen (ii) und (iii) war die Prüfungsabteilung der Meinung, dass beide eine vom Merkmal (i) entkoppelte Gruppe darstellen mit einer eigenen Teilaufgabenstellung, nämlich die übermittelten Daten einem Benutzer zuzuordnen. Dies sei allerdings eine reine Verwaltungsaufgabe und die Zuordnung von Passagier und Sitzplatz könne dem Fachmann als Teil der Aufgabenstellung vorgegeben werden. Der Fachmann könne in der technischen Realisierung entweder die Sitzplatznummer bereits im Passagierprofil hinterlegen, oder aber mit der Kommunikationsschnittstelle übermitteln. Diese Realisierung sei damit naheliegend.

- 2.3 Nach Meinung der Beschwerdeführerin erzielen alle angeführten Unterscheidungsmerkmale eine Synergie, insbesondere wirke das Merkmal (i) mit den Merkmalen (ii) und (iii) zur Lösung einer gemeinsamen Aufgabe zusammen. Sie müssten daher gemeinsam betrachtet werden. Zum ersten stelle der gezielte Einsatz einer NFC-Schnittstelle im Merkmal (i) die technisch einzige Möglichkeit

dar, sicherzustellen, dass die Verbindung eines bestimmten Passagiergerätes mit der Kommunikationsschnittstelle genau von dem tatsächlichen Sitzplatz des Passagiers erfolgt, zu dem die in der Kommunikationsschnittstelle hinterlegte Sitzplatzkennung (Merkmal (ii)) gehört, siehe Beschwerdebegründung, Seite 2.

Durch die erfindungsgemäße Hinterlegung der Sitzplatzkennung direkt in der Kommunikationsschnittstelle selbst (Merkmal (ii)) könne diese gemeinsam mit dem Passagierprofil (Merkmal (iii)) an die zentrale Datenverarbeitungseinrichtung übertragen werden. Sie ist somit vom Passagier nicht manipulierbar und erlaubt eine eindeutige Zuordnung von Serviceleistungen zum Passagier. Die in einem Passagierprofil voreingestellte Sitzplatznummer kann nämlich nicht der tatsächlichen Sitzplatznummer eines Passagiers entsprechen.

- 2.4 Die Kammer ist ebenfalls der Meinung, dass D1 den nächstliegenden Stand der Technik darstellt. Sie stimmt der Beschwerdeführerin zu, dass der Fachmann als ein Ingenieur mit Bachelor in Elektrotechnik gesehen werden kann, der über grundlegende Kenntnisse über "InFlight Entertainment"-Systeme, "Boarding"-Abläufe und auch sonstigen "Airline"-Prozesse verfügt.
- 2.5 Merkmal (i) ist durch die D1 vorweggenommen, die auf Seite 20, Zeilen 24 und folgend, die Ausführung der Kommunikationsschnitten des Kommunikationssystems als "radio interfaces" oder "optical interfaces" offenbart, ohne deren technische Ausgestaltung genauer auszuführen. Eine typische optische Schnittstelle ist u.a. die Infrarotverbindung, die als eine Nahfeldkommunikationsschnittstelle betrachtet werden kann.

- 2.6 Die Kammer kann auch nicht erkennen, dass eine engere Auslegung des beanspruchten Merkmals (i) im Sinne der Nahfeldkommunikation (NFC) erfinderisch wäre. Nach Seite 8, Zeile 29, bis Seite 9, Zeile 6, der Anmeldung beruht die Wahl der Nahfeldkommunikation (NFC) auf der Basis von allgemein bekannten Vorteilen dieses Kommunikationsstandards, u.a. die Abhörsicherheit der Datenübertragung, aber nicht notwendigerweise um eine eindeutige Zuordnung zwischen Passagiergerät und Sitzplatz zu gewährleisten. Die Ausgestaltung der Kommunikationsschnittstelle der D1 nach dem NFC Standard wäre auf der Basis von allgemeinem Fachwissen naheliegend. Sie sind aus dem ISO Standard, D7, Seite 8 unter Punkt 4, die bekannten Vorteile der Nahfeldkommunikation (NFC) aufgeführt. In der D1 kommuniziert die "output unit" über die Schnittstelle mit dem Mobilgerät eines Passagiers und erhält von dort Daten, die dann auf der "output unit" des Passagiers angezeigt werden sollen, siehe Seite 4, zweiter und dritter Absatz. Es besteht somit auch eine Motivation die Kommunikation sicherer zu gestalten, damit jeder Passagier nur zu seiner "output unit" Daten übertragen kann.
- 2.7 Die Kammer möchte in Zusammenhang mit Merkmal (i) auf die Anmeldung, Seite 11, letzter Absatz, bis Seite 12, erster Absatz, verweisen, wo die Ausgestaltung der Kommunikationsschnittstelle beschrieben ist. Diese Verbindung ist nämlich nicht auf eine Nahfeldkommunikation beschränkt, sondern kann über USB Datenkabel und WLAN erfolgen, wobei sich vor allem bei einer WLAN Verbindung, die typischerweise von mehreren Passagiergeräten genutzt wird, die Frage stellt, wie eine Hinterlegung der Sitzplatzkennung an einer gemeinsamen Kommunikationsschnittstelle erfolgen kann, so dass damit eine (eindeutige) Zuordnung zum jeweiligen Sitz-

platz gegeben ist.

- 2.8 Merkmal (ii) ist im Lichte der Anmeldung, Seite 12, letzter Absatz, zu lesen, wo ausgeführt ist, dass die Sitzplatzkennung an einer Kommunikationsschnittstelle, welche einem Sitzplatz zugeordnet ist, hinterlegt ist, was aber nicht notwendigerweise bedeutet, dass diese in einem Speicher der Kommunikationsschnittstelle hinterlegt ist, wie von der Beschwerdeführerin argumentiert wurde. Es ist in der Anmeldung nicht weiter ausgeführt, was darunter technisch zu verstehen ist. Die Anmeldung führt nur aus, dass auf diese Weise dem Passagierprofil des Passagiers in einfacher Weise ein bestimmter Sitzplatz in der Datenverarbeitungseinrichtung zugeordnet werden kann. Die Kammer ist auch der Meinung, dass Merkmal (ii) die Möglichkeit umfasst, dass die Sitzplatzkennung in der Form einer Plakette z.B. auf der Rückenlehne des Vordersitzes angebracht ist, wie es heutzutage in der Fluggastbeförderung die Praxis ist, was dem Fachmann auch bekannt ist, und dann vom Passagier eingegeben wird, siehe Seite 13, Zeilen 5 bis 14, und Seite 14, Zeilen 24 und folgend der Anmeldung.
- 2.9 Merkmal (ii) ist von der D1 vorweggenommen. Die D1 zeigt in Abbildungen 2 bis 8 unterschiedliche Anzeigen der Kommunikationsschnittstelle ("output unit", 906, 907, 908, 909), des Passagiers Frau "Ruth McGuinness". Es ist nicht nur der Name des Passagiers angegeben, sondern auch deren Sitzplatznummer "10-A". Um eine derartige Information auf der Ausgabeeinheit darstellen zu können, muss diese notwendigerweise in elektronischer Form vorliegen. Sie liegt zumindest während der Anzeige an der Kommunikationsschnittstelle vor. Die "output units" sind jeweils spezifischen Passagieren zugeordnet, siehe Seite 20, Zeilen 20 und folgend, mit anderen Worten, es besteht kein Zweifel,

dass die Sitzplatzkennung der D1 einem Sitzplatz zugeordnet ist.

- 2.10 Merkmal (iii) verlangt die "Übertragbarkeit" der Sitzplatzkennung an die Datenverarbeitungseinrichtung, was natürlich von einem elektronisch vorliegenden Datensatz, wie er in der D1 gegeben ist, erfüllt ist.
- 2.11 D1 offenbart, Seite 4, zweiter Absatz, und Seite 20, Zeilen 14 bis 26, wie ein Passagier sein (angepasstes) Profil von seinem Mobilgerät über die Kommunikationsschnittstelle ("output unit") an die Datenverarbeitungsanlage ("onboard data storage device", "server") überträgt. Es ist allerdings nicht explizit offenbart, dass zusammen mit dem Passagierprofil die Sitzplatzkennung übertragen wird.

Die Kammer versteht D1 derart, dass die Funktionalität im "server" bereitgestellt wird und die "output units" der jeweiligen Passagiere als Ein- und Ausgabeeinheiten dienen. Im Lichte von Seite 17, dritter Absatz, wo ein Passagier von seinem Sitz aus Getränke und Essen individuell bestellen kann, ist die Kammer der Meinung, dass das Passagierprofil der D1 die jeweilige Sitzplatzkennung enthalten muss, denn nur so können die bestellten Dienste auch dem jeweiligen Passagier zugeordnet werden. Die Zuordnung des Namens eines Passagiers zu seinem Sitzplatz ("Sitzplatzkennung") u.a. im Rahmen einer Passagierliste nach dem Boarding ist gängige Praxis in der Passagierbeförderung in Flugzeugen, wie von der Beschwerdeführerin selbst argumentiert wurde. Wenn nun ein Passagier aber im Flugzeug einen neuen Sitzplatz einnimmt bzw. ihm ein neuer Sitzplatz von der Crew zugewiesen wird, so ist eine Aktualisierung der Passagierdaten notwendig, um individualisierte Dienste zu ermöglichen bzw. zu

beschränken. Man denke nur an den Wechsel eines Passagiers von der Economy-Klasse in die Business-Klasse, ohne jedoch das Anrecht auf die Leistungen der Business-Klasse zu haben.

- 2.12 Diese Praxis ist nach Meinung der Kammer üblich in der Fluggastbeförderung, aber rein administrativer Natur, und kann damit als eine nicht-technische Vorgabe an den Fachmann vorgegeben werden, wie von der Prüfungsabteilung argumentiert wurde, siehe 3.4 der Entscheidung. Der Fachmann, insbesondere der Fachmann in der Fluggastbeförderung, wird die Mittel der D1 derart anpassen, dass die Sitzplatzkennung zusammen mit dem Passagierprofil an die Datenverarbeitungsanlage ("onboard data storage device", "server") übertragen werden kann. Er müsste hierfür nur den zu übertragenden Datensatz anpassen, was ohne Zweifel im Rahmen seiner Fachkenntnisse liegt.
- 2.13 Die Beschwerdeführerin argumentierte, dass das Passagierprofil der D1 die Sitzplatzkennung bereits enthalte und somit die in Abbildungen 2 bis 8 dargestellten Daten aus dem Mobilgerät gelesen werden. Eine Hinterlegung der Sitzplatzkennung an der Kommunikationsschnittstelle ("output unit"), also deren Zuordnung zu einem Sitzplatz, sei nicht erforderlich.

Die Kammer kann diesem Argument nicht folgen. Dies würde ja bedeuten, dass sich die Zuordnung der Sitzplatzkennungen zu den Sitzplätzen aus der freien Wahl der Passagiere ergeben könnte, mit anderen Worten, die Nummerierung der Sitzplätze im Flugzeug wäre willkürlich und u.U. unterschiedlich bei jedem Flug. Dies entspricht nach Meinung der Kammer nicht der gängigen Praxis in der Fluggastbeförderung. D1 ist wohl dahin gehend zu interpretieren, dass die Sitzplatzkennung den

individuellen und sitzplatzbezogenen Kommunikationschnittstellen ("output unit") vorgegeben ist, siehe Seite 20, Zeilen 14 bis 22, und Abbildung 10.

- 2.14 Dem Gegenstand des Anspruches 1 des Hauptantrages fehlt es somit an erfinderischer Tätigkeit (Artikel 56 EPÜ) gegenüber der D1 und allgemeinem Fachwissen. Selbst wenn man die Merkmale (ii) und /oder (iii) nicht als implizit offenbart in der D1 ansieht, so fehlt es diesen Teilmerkmalen aus den genannten Gründen an erfinderischer Tätigkeit.

3. Zu den Hilfsanträgen

- 3.1 Anspruch 1 der Hilfsanträge 1 bis 3 wurde von der Prüfungsabteilung wegen mangelnder erfinderischer Tätigkeit zurückgewiesen.
- 3.2 Die Beschwerdeführerin hat weder in der Beschwerdebeurteilung noch in der Erwiderung auf die Ladung zur mündlichen Verhandlung Argumente angeführt, warum die Hilfsanträge 1 bis 3 erfinderisch sein sollten, und hat dies nur während der mündlichen Verhandlung ausgeführt.
- 3.3 Anspruch 1 des Hilfsantrages 1 ist nicht erfinderisch, da D1 eine Steuerung des "interactive information system", u.a. der Entertainment-Angebote, anhand eines Passagierprofils offenbart, siehe Seite 10, Zeilen 24 und 25. Die Ausgabe z.B. eines gewählten TV-Programms erfolgt notwendigerweise auf der einem Passagier zugeordneten Kommunikationsschnittstelle ("output unit"), siehe Abb. 6 und Seite 18, Zeilen 14 bis 20, wie auch die Wiedergabe von Audiodateien, siehe Seite 17, Zeilen 1 bis 2.

Dies ist auch nicht unterschiedlich zur vorliegenden

Erfindung, siehe Seite 14, Zeilen 24 und folgend, wo beschrieben ist, dass die Steuerung auf dem Passagierprofil beruht. Hierbei spielt die Sitzplatzkennung aber explizit keine besondere Rolle, wie vom Anspruch 1 suggeriert wird und von der Beschwerdeführerin behauptet wurde.

- 3.4 Anspruch 1 des Hilfsantrages 2 ist nicht erfinderisch, da D1 offenbart, dass über die Kommunikationsschnittstelle ("output unit") Dienstleistungen, wie Speisen und Getränke, gekauft werden können, siehe D1, Seite 18, Zeilen 22 bis 25. Es ist gängige Praxis und dem Fachmann bekannt, dass hierfür Bezahlzeiten notwendig sind, und implizit in der D1, dass diese an die Datenverarbeitungsanlage ("onboard data storage device", "server") übermittelt werden, z.B. zusammen mit dem Passagierprofil. Die administrative Natur dieser Daten kann keine technische Wirkung begründen. Eine Übertragung der Daten nach dem NFC-Standard ergibt sich direkt aus der technischen Ausführung der Schnittstelle. Zu diesem Punkt hat die Kammer bereits unter 2.5 ausgeführt und festgestellt, dass sie darin keinen erfinderischen Beitrag erkennen kann.

- 3.5 Anspruch 1 der Hilfsanträge 3 und 4 ist nicht erfinderisch gegenüber der D1 in Verbindung mit der D5.

Hilfsantrag 3 verlangt nur das Versenden eines Steuerungssignals, definiert aber nicht dessen technische Wirkung. Dies ist in Hilfsantrag 4 definiert, der besagt, dass damit das [sic!] Passagiergerät ihm zugehörige Funksender abschalten oder das [sic!] Passagiergerät selbst ausschalten kann. Die Kammer behandelt im Folgenden Hilfsantrag 4, der enger gefasst ist als Hilfsantrag 3.

- 3.6 Ein solches Merkmal ist in der D1 nicht offenbart. Die technische Aufgabe kann darin gesehen werden, sicherzustellen, dass die in einem Flugzeug angemeldeten Passagiergeräte in besonderen Situationen, wie z.B. beim Starten und Landen von Flugzeugen, ausgeschaltet sind. Bei den mobilen Geräten handelt es sich in der D1 u.a. um PDAs und Mobilfunkgeräte und der Fachmann würde sich damit diese Aufgabe in der D1 stellen.
- 3.7 Der Fachmann findet eine Lösung in der D5, die offenbart, dass von der zentralen Datenverarbeitungsanlage im Flugzeug ein "Safe Operation Mode (SOM)" Signal an Passagiergeräte übertragen wird, um die Geräte in einen SOM Status zu versetzen. Der Fachmann, insbesondere mit Kenntnissen über AirLine-Prozesse und InFlight Regelungen, würde diese Lehre in der D1 anwenden und das "interactive information system" derart anpassen, dass ein Steuersignal von der Datenverarbeitungsanlage ("onboard data storage device", "server") an die Mobilgeräte versendet wird. Es liegt hierbei ebenfalls nahe, dass das Signal die bereits zwischen der Datenverarbeitungsanlage ("onboard data storage device", "server") und dem Mobilgerät bestehende Kommunikationsschnittstelle einsetzt, um sicherzustellen, dass das Signal ankommt und nicht eine gesonderte Verbindung aufbauen zu müssen.
- 3.8 Der Hilfsantrag 5 wurde erst in Reaktion auf die Ladung zur mündlichen Verhandlung eingereicht. Nach Artikel 13(1) VOBK 2020 steht es im Ermessen der Kammer einen solchen Antrag zuzulassen. Im vorliegenden Fall wurde der Hilfsantrag 5 erst nach Zustellung der Ladung zur mündlichen Verhandlung vorgelegt. Nach Artikel 13(2) VOBK 2020 bleiben solche Änderungen grundsätzlich unberücksichtigt, es sei denn es liegen außergewöhnliche Umstände vor.

- 3.9 Anspruch 1 des Hilfsantrages 5 konvergiert nicht mit den höherrangigen Anträgen und es wurden Merkmale aus der Beschreibung dem Anspruch 1 hinzugefügt. Er stellt somit einen neuen Sachverhalt dar, zu dem die erste Instanz keine Stellung beziehen konnte.
- 3.10 Die von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Gründe für die Einreichung des Hilfsantrages erst in dieser Phase des Beschwerdeverfahrens, nämlich, dass es nicht im Sinne der Verfahrensökonomie wäre bereits im Prüfungsverfahren eine Vielzahl von Hilfsanträgen einzureichen, stellen keine außergewöhnlichen Umstände im Sinne des Artikel 13(2) VOBK 2020 dar.
- 3.11 Die Kammer lässt diesen Antrag daher nicht in das Verfahren zu.

Entscheidungsformel

Aus diesen Gründen wird entschieden:

Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

Der Geschäftsstellenbeamte:

Der Vorsitzende:



T. Buschek

M. Höhn

Entscheidung elektronisch als authentisch bestätigt