

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии по результатам рассмотрения ☒ возражения

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации, введенной в действие с 1 января 2008 г. Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 321-ФЗ, в редакции Федерального закона от 12.03.2014 № 35-ФЗ «О внесении изменений в части первую, вторую и четвертую Гражданского кодекса Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» 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, регистрационный № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 118276, поступившее 18.05.2017 от Столповского А. А. (далее – лицо, подавшее возражение), при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 118276 на полезную модель «Верхнее строение пути с охранным устройством для обеспечения безопасного прохода поезда на мостах и в тоннелях» выдан по заявке № 2012104353/11 с приоритетом от 08.02.2012 на имя ОАО «Российские железные дороги» (далее - патентообладатель) со следующей формулой:

«Верхнее строение пути с устройством обеспечения безопасного прохода поезда, содержащее рельсовую колею с расположенными внутри нее у каждого путевого рельса контруголками с вводящим устройством - челноком, заканчивающимся металлическим башмаком, причем контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам, отличающееся тем, что снабжено охранными устройствами, выполненными с возможностью вывода колеса

поезда на требуемую безопасную траекторию движения и расположенными на пути по ходу движения поезда перед челноком и с частичным перекрытием челнока в направлении к началу устоя, а охранные устройства расположены с полевой стороны от путевого рельса.»

Против выдачи данного патента в порядке, установленном пунктом 2 статьи 1398 указанного выше Кодекса, было подано возражение, мотивированное несоответствием полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна».

В возражении указано, что все существенные признаки верхнего строения железнодорожного пути и автодороги по патенту на изобретение RU 2495974, опубликованному 20.07.2010 (далее – патент [1]), «совпадают» с признаками «Верхнее строение пути с устройством обеспечения безопасного прохода поезда» по оспариваемому патенту.

При этом в возражении отмечено, что признак независимого пункта формулы по оспариваемому патенту «контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам» является несущественным, т.к. крепление контруголков к деревянным шпалам менее надежно по отношению к другим видам шпал (железобетонным, металлическим поперечинам, монолитному бетонному основанию). Следовательно, указанный признак не обеспечивает достижение технического результата, заключающегося в повышении надежности пропуска сошедших с рельсов колес поезда через мосты и тоннели, в том числе на высокоскоростных линиях, т.е. не находится в причинно-следственной связи с указанным техническим результатом.

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого 31.07.2017 поступил отзыв на указанное возражение, в котором выражено несогласие с доводами возражения.

С отзывом представлены следующие материалы (копии):

- инструкция по устройству верхнего строения железнодорожного пути ВСН 94-77. Утверждена Министерством транспортного строительства и Министерством путей сообщения 27 октября 1977 г. № М-1274/А-33619 (далее – [2]).

По мнению патентообладателя, в патенте [1] отсутствуют сведения о следующих признаках:

- «контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам»;
- наличии охранных устройств, выполненных с возможностью вывода колеса поезда на требуемую безопасную траекторию движения и расположенных на пути по ходу движения поезда перед челноком и с частичным перекрытием челнока в направлении к началу устоя.

При этом в отзыве патентообладателя отмечено, что признак, характеризующий прикрепление контруголков к шпалам является существенным.

Также следует отметить, что от лица, подавшего возражение, 25.07.2017 поступила корреспонденция, содержащая выдержку из книги «Надежность железнодорожного пути». Лысюк В.С. Москва. Издательство «Транспорт». глава 5, касающаяся сравнения надежности железнодорожного пути при использовании различных видов шпал (источник информации не приложен).

Изучив материалы дела и заслушав участника рассмотрения возражения, коллегия установила следующее.

С учетом даты подачи заявки (08.02.2012), по которой был выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия полезной модели по указанному патенту условиям патентоспособности включает Кодекс в редакции, действовавшей на дату подачи заявки (далее - 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 2008 г. № 326, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 24.12.2008 № 12977 и опубликованным в Бюллетене нормативных актов федеральных органов исполнительной власти от 09.03.2009 № 10 (далее – Регламент ПМ).

В соответствии с пунктом 2 статьи 1351 Кодекса полезная модель является новой, если совокупность ее существенных признаков не известна из уровня техники. Уровень техники, в частности, включает опубликованные в мире сведения о средствах того же назначения, что и заявленная полезная модель.

В соответствии с пунктом 9.4.(2.2) Регламента ПМ полезная модель считается соответствующей условию патентоспособности «новизна», если в уровне техники не известно средство того же назначения, что и полезная модель, которому присущи все приведенные в независимом пункте формулы полезной модели существенные признаки, включая характеристику назначения. Признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность получения технического результата, т.е. находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом.

Согласно пункту 22.3.(1) Регламента ПМ при определении уровня техники общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться само, либо о содержании которого ему может быть законным путем сообщено.

Полезной модели по оспариваемому патенту предоставлена правовая охрана в объеме совокупности признаков, содержащейся в приведенной выше формуле.

Анализ доводов сторон, касающихся оценки соответствия полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Из патента [1] известно верхнее строение пути (далее – ВСП) с устройством обеспечения безопасного прохода поезда, содержащее рельсовую колею с расположенными внутри нее у каждого путевого рельса направляющими элементами (контррельсами или контруголками).

При этом нельзя согласиться с мнением патентообладателя, что в патенте [1] отсутствуют сведения о наличии охранных устройств, выполненных с возможностью вывода колеса поезда на требуемую безопасную траекторию движения и расположенных на пути по ходу движения поезда перед челноком и с частичным перекрытием челнока в направлении к началу устоя.

Так, ВСП по патенту [1] характеризуется следующими признаками:

- имеются охранные элементы (охранные устройства), позволяющие уменьшить расстояние сошедшего с пути поезда до сооружения (безопасная траектория движения поезда), расположенные на пути по ходу движения поезда к сооружению перед челноком (см. стр. 18 описания, п. 20 формулы, фиг. 10, 12);

- охранные устройства частично перекрывают челнок в направлении к началу устоя (см. фиг. 10, 12) и расположены с полевой стороны от путевого рельса (см. фиг. 10, 12).

Необходимо подчеркнуть, что в патенте [1] содержатся сведения о расположении контруголков в пределах челнока (см. фиг. 10, 12). Также в патенте [1] содержатся сведения о том, что контруголки контактируют с опорой без какого-либо прикрепления к ней (см. фиг. 10, 12), т.е. контакт может быть обеспечен в т.ч. за счет собственного веса.

Таким образом, можно сделать вывод, что в патенте [1] отсутствуют сведения о прикреплении контруголков к шпалам.

Следует отметить, что признак независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, характеризующий прикрепление контруголков к шпалам, выражен в общем виде, т.е. крепление контруголков осуществляется к любым видам шпал, а не к определенным. Исходя из этого сведения, представленные лицом, подавшим возражение, касающиеся надежности различных видов шпал, не анализировались.

При этом нельзя согласиться с мнением лица, подавшего возражение, что признак, характеризующий прикрепление контруголков к шпалам, является несущественным. Так, специалисту в данной области техники широко известно, что контруголки крепятся к разным видам мостового полотна (железобетонным плитам, брускам, деревянным или металлическим поперечинам, монолитному бетонному основанию, железобетонным шпалам и т.д.) на железнодорожных мостах (см. «Указания по устройству и конструкции мостового полотна на железнодорожных мостах». Издательство «Транспорт». 1989. стр. 27, 30 (далее – [4])). Однако, крепление контруголков именно к шпалам позволяет выдержать нагрузку от сошедших с рельс колес поезда (см. источник информации [2], стр. 52-55 источника информации [4]) и, тем самым, повысить безопасность прохода железнодорожного транспорта через мосты. Таким образом, можно сделать вывод, что признак, характеризующий прикрепление контруголков к шпалам, находится в причинно-следственной связи с указанным в описании к оспариваемому патенту техническим результатом, и, следовательно, является существенным.

Констатация вышесказанного обуславливает вывод о том, что устройству по патенту [1] не присущи все существенные признаки, которые содержатся в формуле полезной модели по оспариваемому патенту.

Следовательно, возражение не содержит доводов, позволяющих признать полезную модель по оспариваемому патенту несоответствующей условию патентоспособности «новизна».

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 18.05.2017, патент Российской Федерации на полезную модель № 118276 оставить в силе.