

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии по результатам рассмотрения ☒ возражения

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее – Кодекс) и Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003, регистрационный № 4520, с изменениями от 11.12.2003 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение, поступившее 05.07.2016 от Столповского А. А. (далее – лицо, подавшее возражение), против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 118276, 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 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 – [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. не имеет причинно-следственной связи с указанным в описании к оспариваемому патенту техническим результатом, заключающимся в повышении надежности пропуска сошедших с рельсов колес поезда через мосты и тоннели, в том числе на высокоскоростных линиях.

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого 02.09.2016 поступил отзыв на указанное возражение, в котором выражено несогласие с доводами возражения.

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

- «контруголками с вводящим устройством - челноком, заканчивающимся металлическим башмаком»;
- «контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам»;
- наличие охранных устройств, 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 «контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам» является существенным.

Также следует отметить, что лицом, подавшим возражение, 15.09.2016 были представлены пояснения на отзыв патентообладателя.

Изучив материалы дела, 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, 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 следующих признаках:

- «контруголками с вводящим устройством - челноком, заканчивающимся металлическим башмаком»;
- наличие охранных устройств, 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:

- концевой участок каждого из направляющих элементов за пределами сооружения выполнен в плане с наклоном к середине колеи в наружную от сооружения сторону (вводящее устройство контруголков – челнок (см. фиг. 10, 12));

- в середине колеи выполнено соединение концевых участков в «башмак» (металлический башмак);

- 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;

- 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).

Можно согласиться с мнением патентообладателя, что в патенте [1] отсутствуют сведения о признаке «контруголки в пределах челнока прикреплены к шпалам».

Так, в патенте [1] содержатся сведения, что контруголки расположены в пределах челнока (фиг. 10, 12). Однако, в патенте [1] не содержится сведений о креплении контруголков к какой-нибудь опоре.

Таким образом, можно сделать вывод, что в патенте [1] контруголки могут быть соединены к опоре под собственным весом.

При этом нельзя согласиться с мнением лица, подавшего возражение, что признак, характеризующий крепление контруголков к шпалам, является несущественным. Так, специалисту в данной области техники широко известно, что контруголки крепятся к разным видам мостового полотна (железобетонным плитам, брусам, деревянным или металлическим поперечинам, монолитному бетонному основанию, железобетонным шпалам и т.д.) на железнодорожных мостах (см., например, «Указания по устройству и конструкции мостового полотна на железнодорожных мостах». Издательство «Транспорт». 1989. стр. 27, 30 (далее – [2])). Однако, крепление контруголков именно к шпалам, в частности, железобетонным, позволяет выдержать нагрузку от сошедших с рельс колес поезда (см. стр. 52-55

источника информации [2]) и, тем самым, повысить безопасность прохода железнодорожного транспорта через мосты.

С учётом вышеизложенного можно согласиться с доводами патентообладателя, что признак, характеризующий крепление контруголков к шпалам является существенным, т.к. имеет причинно-следственную связь с указанным в описании к оспариваемому патенту техническим результатом, заключающимся в повышении надёжности пропуска сошедших с рельсов колес поезда через мосты и тоннели, в том числе на высокоскоростных линиях.

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 05.07.2016, патент Российской Федерации на полезную модель № 118276 оставить в силе.