

Коллегия палаты по патентным спорам на основании пункта 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации в соответствии с Правилами подачи возражений и заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам Роспатента, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение, поступившее 22.11.2007, поданное Закрытым акционерным обществом "ИЗИКОМ" (далее – лицо, подавшее возражение), против действия на территории Российской Федерации евразийского патента на изобретение ЕА № 002035, при этом установлено следующее.

Патент ЕА № 002035 на группу изобретений "Противоугонные устройства транспортного средства (варианты), узел замкового механизма, узел замкового механизма для капота транспортных средств" выдан по заявке ЕА-199901000 с приоритетом от 09.12.1997 на имя Буравкова Алексея Вячеславовича (RU) (далее – патентообладатель) и действует на территории Российской Федерации со следующей формулой изобретения:

"1. Противоугонное устройство транспортного средства, содержащее блок кодирования управляющих сигналов, выход которого соединен с передатчиком, установленные на транспортном средстве приемник, выход которого соединен с блоком декодирования управляющих сигналов, установленные на двери транспортного средства первый замковый механизм, узел для отпирания замкового механизма, соединенный с кнопкой ручного управления блокировкой и кинематически связанный с первым электромеханическим преобразователем, вход которого подключен к управляющему выходу блока декодирования управляющих сигналов, отличающееся тем, что в устройство введены вторые замковый механизм и электромеханический преобразователь, элемент управления блокировкой первого замкового механизма, блок предотвращения закрытия механизма секретности и ключ управления, один вывод которого соединен с

аккумуляторной батареей, выход управления отпирания двери блока декодирования управляющих сигналов соединен с первым входом второго электромеханического преобразователя, первый выход которого кинематически связан со вторым замковым механизмом, второй выход соединен с управляющим входом элемента управления блокировкой, установленного между выходом узла для отпирания замкового механизма и управляющим входом первого замкового механизма, вход блока предотвращения закрытия механизма секретности является управляющим входом устройства, выход и второй вывод ключа управления подключены соответственно ко второму и третьему входам второго электромеханического преобразователя.

2. Противоугонное устройство транспортного средства, содержащее блок кодирования управляющих сигналов, выход которого соединен с передатчиком, установленные на транспортном средстве приемник, выход которого соединен с блоком декодирования управляющих сигналов, установленные на двери транспортного средства первый замковый механизм, узел для отпирания замкового механизма, соединенный с кнопкой управления блокировкой и кинематически связанный с первым электромеханическим преобразователем, вход которого подключен к управляющему выходу блока декодирования управляющих сигналов, отличающееся тем, что в устройство введены второй замковый механизм и электромеханический преобразователь, элемент управления блокировкой первого замкового механизма, таймер, блок радиоповещения, блок ввода кодовой информации, блок предотвращения закрытия механизма секретности и ключ управления, один вывод которого соединен с аккумуляторной батареей, второй управляющий выход блока декодирования управляющих сигналов соединен со входом таймера, вход которого подключен ко входам блока декодирования управляющих сигналов, блока радиоповещения и управляющему входу блока ввода

кодовой информации, сигнальный вход которого является сигнальным входом устройства, выход подключен ко вторым входам первого и второго электромеханических преобразователей, вход блока предотвращения закрытия механизма секретности является управляющим входом устройства, выход и второй вывод ключа управления подключены соответственно к третьему и четвертому входам второго электромеханического преобразователя.

3. Противоугонное устройство транспортного средства, содержащее первый замковый механизм, узел для отпирания замкового механизма, кинематически связанный с первым электромеханическим преобразователем, отличающееся тем, что в устройство введен второй электромеханический преобразователь и элемент управления блокировкой первого замкового механизма, первый выход второго электромеханического преобразователя соединен с управляющим входом элемента управления блокировкой, установленного между выходом узла для отпирания замкового механизма и управляющим входом первого замкового механизма.

4. Устройство по п.3, отличающееся тем, что устройство содержит второй замковый механизм - механизм секретности, выход второго электромеханического преобразователя кинематически связан с вторым замковым механизмом.

5. Узел замкового механизма, содержащий рабочий элемент, выполненный в виде штыря, установленного с возможностью осевого перемещения, направляющее звено, предназначенное для размещения с одной из сторон дверцы или корпуса, в которых выполнены соосные отверстия, торец штыря предназначен для размещения в гнезде, выполненном на корпусе или дверце, отличающийся тем, что направляющее звено выполнено в виде Т-образной втулки с переключиной и основанием, проходящим через отверстия указанных дверцы или корпуса

и связанный с основанием Т-образной втулки упорный элемент, выполненный с отверстием, соосным отверстию Т-образной втулки с образованием полости между ним и торцом последней.

6. Узел по п.5, отличающийся тем, что упорный элемент выполнен в виде П-образной гайки, связанной с основанием Т-образной втулки посредством резьбового соединения.

7. Узел замкового механизма для транспортных средств, содержащий рабочий элемент в виде штыря, установленного с возможностью осевого перемещения в основании узла, размещенном на одной из панелей капота, отличающийся тем, что на другой панели капота размещен кронштейн, свободный конец которого выполнен в виде кольца, в основании узла в зоне перемещения штыря выполнено гнездо, кольцо кронштейна размещено с возможностью продевания в него штыря.

8. Узел по п.7, отличающийся тем, что штырь узла совмещен с одним концом механической тяги, другим концом связанной с приводом скрытого рычага.

9. Узел по п.7, отличающийся тем, что соединенная одним концом со штырем узла механическая тяга соединена другим концом с приводом блока управления, управляющий вход которого является выходом устройства сигнализации.

10. Узел по п.7, отличающийся тем, что штырь совмещен с одним концом механической тяги, другой конец которой связан с ключом управления блока управления работой двигателя.

11. Узел по п.7, отличающийся тем, что кольцо кронштейна выполнено замкнутым.

12. Узел по п.7, отличающийся тем, что кольцо кронштейна выполнено разомкнутым.

13. Узел по п.7, отличающийся тем, что механическая тяга выполнена гибкой.

14. Узел по п.7, отличающийся тем, что механическая тяга снабжена гибкой оболочкой.

15. Узел по п.7, отличающийся тем, что гибкая металлическая тяга выполнена в виде гибкой металлической проволоки."

Против действия на территории Российской Федерации данного евразийского патента в соответствии со статьей 13 Евразийской Патентной Конвенции от 09.09.1994, ратифицированной Российской Федерацией Федеральным законом от 01.06.1995 № 85-ФЗ и вступившей в силу для Российской Федерации с 27.09.1995 (далее – Конвенция), в палату по патентным спорам поступило возражение, мотивированное несоответствием запатентованного изобретения по независимому пункту 7 формулы изобретения условию охраноспособности "новизна".

По мнению лица, подавшего возражение, все признаки независимого пункта 7 формулы изобретения по оспариваемому патенту были известны до даты его приоритета из уровня техники, т.к. они характерны для технического решения по патенту США № 1519904, опубл. 16.12.1924 (далее – [1]). При этом в возражении для интерпретации смыслового содержания признака "панели капота" используется опубликованная 27.10.1993 с номером 2266333 заявка на патент Великобритании (далее – [2]), которая была приведена в качестве прототипа в описании к оспариваемому изобретению. На основании информации из заявки [2] лицо, подавшее возражение, делает вывод, что в оспариваемом изобретении в качестве одной панели, на которой размещен кронштейн, следует понимать откидную крышку, а в качестве другой, на которой размещено основание узла, следует понимать корпус или часть корпуса автомобиля. Свое мнение лицо, подавшее возражение, также подкрепляет ссылкой на абзац 4 столбца 6 описания к оспариваемому изобретению, где указано, что одна часть замкового механизма устанавливается на крышке капота, а другая – на самом корпусе. При этом лицо, подавшее возражение,

делает вывод, что в оспариваемом изобретении панель, на которой размещено основание узла, представляет собой раму автомобиля.

Копии материалов возражения в установленном порядке были направлены в адрес патентообладателя. Патентообладатель представил отзыв по мотивам возражения на заседании коллегии палаты по патентным спорам 27.05.2008, отметив в нем следующее.

По мнению патентообладателя, техническому решению, охарактеризованному источником информации [1], не присущ ряд признаков независимого пункта 7 формулы оспариваемого патента. Так патентообладатель отмечает, что в документе [1] в отличие от оспариваемого решения основание узла замкового механизма размещено на шасси или раме, а не на одной из панелей капота, кроме того, свободный конец кронштейна выполнен не в виде кольца, а "имеет U-образную форму и состоит из полукольцевого ... конца и двух сопряженных с ним боковых участков". Также патентообладатель отмечает, что привлечение документа [2] для интерпретации смыслового содержания признака "панели капота" неправомерно, т.к. в данном документе описывается система, запирающая багажник и предотвращающая кражу багажа, которая не предназначена для запираания капота с целью исключения доступа к двигателю для предотвращения угона транспортного средства. Кроме того, патентообладатель обращает внимание на то, что смысловая нагрузка признака "панели капота" широко известна ранее даты приоритета оспариваемого решения, при этом конструкция капота, состоящего из нескольких панелей, может быть проиллюстрирована, в частности, на примере автомобиля ГАЗ-3307, для чего патентообладатель представил копию отдельных страниц каталога деталей ГАЗ-3307, всего 6 л. (далее – [3]). В подтверждение своего мнения патентообладатель также ссылается на ряд источников информации словарно-справочного характера, представляя копии следующих документов:

– Егоров Ю.И., Нарбут А.Н., Толковый словарь по автомобильному транспорту. – М.: Русский язык, 1989. страницы 82, 83, 139, всего 3 л. (далее – [4]);

– Большой толковый словарь. – СПб., НОРИНТ, 2000. страница 54, всего 2 л. (далее – [5]);

– Большой энциклопедический словарь. Политехнический. – М.: Большая Российская энциклопедия, 2000. страницы 261, 441, всего 4 л. (далее – [6]);

– информация из различных электронных словарей, представленных в сети Интернет, всего 8 л. (далее – [7]).

Изучив материалы дела и заслушав участников рассмотрения возражения, коллегия палаты по патентным спорам находит доводы, изложенные в возражении, неубедительными.

Правовая база для проверки охраноспособности запатентованного изобретения включает упомянутую Конвенцию, Патентную инструкцию к Евразийской патентной конвенции, утверждённую Административным советом Евразийской патентной организации на втором (первом очередном) заседании 01 декабря 1995 г., с изменениями и дополнениями, утвержденными на заседаниях Административного совета ЕАПО 25-26 ноября 1997 г., 15-19 октября 2001 г., 17-21 ноября 2003 г., 14 - 18 ноября 2005 г. и 13-15 ноября 2007 г. (далее – Патентная инструкция), и Правила составления, подачи и рассмотрения евразийских заявок в Евразийском патентном ведомстве, утвержденные приказом ЕАПВ от 15 февраля 2008 г. № 4 (далее – Правила ЕАПВ).

В соответствии с подпунктом (1) статьи 13 Конвенции любой спор, касающийся действительности евразийского патента в конкретном Договаривающемся государстве или нарушения евразийского патента в конкретном Договаривающемся государстве, разрешается национальными судами или другими компетентными органами этого государства на

основании настоящей Конвенции и Патентной инструкции. Решение имеет силу лишь на территории Договаривающегося государства.

В соответствии со статьей 6 Конвенции Евразийское ведомство выдает евразийский патент на изобретение, которое является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Согласно пункту 1 правила 54 Патентной инструкции, евразийский патент в соответствии со статьей 13 Конвенции может быть признан недействительным на территории Договаривающегося государства полностью или частично в течение всего срока его действия, в частности, в случае неправомерной выдачи евразийского патента вследствие несоответствия охраняемого им изобретения условиям патентоспособности, установленным Конвенцией и Патентной инструкцией.

В соответствии с пунктом 1 правила 3 Патентной инструкции изобретение признается новым, если оно не является частью предшествующего уровня техники. Объекты, являющиеся частью предшествующего уровня техники, для определения новизны изобретения могут учитываться лишь отдельно. Предшествующий уровень техники включает все сведения, ставшие общедоступными в мире до даты подачи евразийской заявки, а если испрашен приоритет, - до даты ее приоритета.

Согласно пункту 5.7 Правил ЕАПВ изобретение не признается новым, если в предшествующем уровне техники выявлены сведения об объекте, который имеет признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в независимом пункте формулы изобретения.

При определении предшествующего уровня техники в соответствии с пунктом 5.6 Правил ЕАПВ общедоступными считаются сведения, содержащиеся в источнике информации, с которым любое лицо может ознакомиться само, либо о содержании которого ему может быть законным путем сообщено. При этом датой, определяющей включение источника



информации в уровень техники, для опубликованных описаний к охранным документам является указанная на них дата опубликования.

Изобретению по оспариваемому патенту предоставлена правовая охрана в объеме совокупности признаков, содержащихся в приведенной выше формуле. В возражении оспаривается только изобретение по независимому пункту 7 данной формулы.

Действительно в источнике [1] описано техническое решение, включающее в себя узел замкового механизма для транспортного средства, предназначенный для запираания его капота с целью исключения доступа к двигателю. Узел замкового механизма по патенту [1], также как и оспариваемое техническое решение, включает в себя непосредственно сам замок и его ответную часть, установленную на крышке капота. В обоих технических решениях замок имеет основание, в котором с возможностью осевого перемещения установлен рабочий элемент. Данный рабочий элемент в описании к патенту [1] охарактеризован термином "sliding catch" или "sliding bolt", что в переводе, приложенном к возражению, интерпретировано, как "скользящая защелка или болт". При этом чертежи к патенту [1], в частности фиг.6, однозначно указывают на выполнение рабочего элемента в виде цилиндрического стержня. Таким образом, рабочий элемент, используемый в замковом механизме по документу [1], может быть охарактеризован и признаком оспариваемого изобретения – "штырь", что подтверждает, например, Большая советская энциклопедия / гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М.: Советская энциклопедия, 1970-1978. (далее – [8]), содержащая на странице 507 тома 29 соответствующую словарную статью, в соответствии с которой штырь – это гладкий цилиндрический стержень, преимущественно с коническим концом. Опорная поверхность для рабочего элемента у ответной части замка согласно патенту [1] расположена на некотором расстоянии от места закрепления указанной ответной части на крышке капота, т.е. ответная

часть замка представляет собой консольную опорную деталь, а, следовательно, может быть охарактеризована признаком оспариваемого изобретения "кронштейн" (см., например, страницу 480 тома 13 энциклопедии [8]). При этом следует отметить, что признак оспариваемого изобретения – "в виде кольца", характеризующий форму свободного конца кронштейна, сформулирован неоднозначно и предполагает под собой только элемент, форма которого напоминает своим внешним видом кольцо. Кроме того, согласно словарю [5] страница 442 термин "кольцо" в частности может подразумевать то, что образует круг или располагается в виде замкнутой линии. Таким образом, свободный конец кронштейна в патенте [1], названный патентообладателем полукольцевым концом, в котором выполнено сквозное круглое отверстие также может быть описан указанным признаком оспариваемого изобретения. Признаки оспариваемого технического решения, характеризующие выполнение гнезда в основании замка в зоне перемещения штыря, свойственны также и изобретению по патенту [1]. Так в замке по патенту [1] в теле основания выполнено углубление для размещения кольцевидного свободного конца кронштейна, через отверстие которого для запираения замка продевают штырь. Углубление в основании замка в описании к патенту [1] обозначено позицией 30 и термином "rocket", перевод которого соответствует термину "гнездо" (см., например, Краткий англо-русский технический словарь / Ю.А. Кузьмин и др. – М.: ММПШ, 1992. страница 262 (далее – [9])).

Что касается термина "панели капота", то привлечение в возражении прототипа [2] оспариваемого изобретения для интерпретации его смыслового содержания не правомерно, т.к. не предусмотрено соответствующей нормативной документацией. Следует отметить, что для этой цели также не может быть принят и документ [3], представленный патентообладателем, т.к. он не содержит библиографических данных, подтверждающих его общедоступность до даты приоритета оспариваемого

изобретения. Размещенные в Интернет словарно-справочные источники информации [7] тоже не могут быть приняты для разъяснений, т.к. не являются печатными изданиями. Однако идентификация термина "панели капота" может быть произведена с помощью представленного патентообладателем словаря [4], согласно которому одна из панелей капота в оспариваемом изобретении может быть интерпретирована как крышка моторного отсека, а вторая панель капота – как одна из боковин моторного отсека, что также может быть подтверждено ссылкой на Машиностроение. Энциклопедический справочник. Том 11 / гл. ред. Е.А. Чудаков. – М.: Гос. научно-техн. изд. машиностр. лит., 1948. страница 157, фиг. 203 (далее – [10]). При этом следует отметить, что Большой академический словарь русского языка. Том 7 / гл. ред. К.С. Горбачевич. – М. – СПб., Наука, 2007. (далее – [11]) на странице 640 содержит словарную статью "капот", согласно которой это защитный кожух, предохраняющий какой-либо механизм, а в соответствии с энциклопедией [8] том 12 страница 385 кожух не является несущим элементом. Таким образом, признак оспариваемого объекта, описывающий размещение основания узла замкового механизма на одной из панелей капота, не характерен для технического решения по патенту [1], т.к. в нем основание замка в соответствии с описанием размещено на элементе, обозначенном позицией 24 и терминами "shassis" или "frame", т.е. представляет собой раму автомобиля (см., например, страницы 61, 146 словаря [9] и страницу 1491 словаря [5]), которая является несущей конструкцией (см., например, страницу 441 словаря [6]), а, следовательно, не является элементом капота.

На основании вышеизложенного можно констатировать, что из уровня техники (источник информации [1]) не выявлен объект, который имеет признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в оспариваемом независимом пункте 7 формулы изобретения.

Таким образом, мнение лица, подавшего возражение, о

несоответствии изобретения по пункту 7 формулы оспариваемого патента условию охраноспособности "новизна" нельзя признать правомерным.

Учитывая изложенное, коллегия палаты по патентным спорам решила:

**отказать в удовлетворении возражения, поступившего 22.11.2007, действие евразийского патента на изобретение № 002035 на территории Российской Федерации оставить в силе.**