

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии
по результатам рассмотрения возражения заявления

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее Кодекс), 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 поступившее 15.02.2017 возражение Хорошкеева В.А. (далее – лицо, подавшее возражение) против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 83747, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 83747 на полезную модель «Саморазгружающийся бункерный открытый грузовой вагон» по заявке № 2009103412/22 с приоритетом от 03.02.2009 выдан на имя ОАО «Российские железные дороги» (далее – патентообладатель) со следующей формулой полезной модели:

«Саморазгружающийся бункерный открытый грузовой вагон, включающий ходовую часть и сварную стальную раму с установленным на ней кузовом, содержащем боковые и торцевые стенки, отличающийся тем, что боковые стенки кузова по своему верху связаны между собой посредством жестко установленных металлических дуг»

Против выдачи данного патента в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 Кодекса поступило возражение, мотивированное несоответствием запатентованной полезной модели условию патентоспособности «новизна».

В подтверждение данного мнения к возражению приложены копии следующих материалов:

- Патентный документ US 1357119, опубл. 26.10.1920 (далее – [1]);
- Словарь иностранных слов. Москва, «Русский язык», 1988, стр. 91 (далее – [2]);
- Словарь русского языка. С.И.Ожегов. Под редакцией Н.Ю.Шведовой. Москва, «Русский язык», 1990, стр. 68 (далее – [3]).

В возражении указано, что ряд признаков формулы полезной модели по оспариваемому патенту не являются существенными, поскольку не влияют на достижение технического результата, указанного в описании к оспариваемому патенту, который заключается в повышении жесткости кузова вагона.

К вышеуказанным признакам лицо, подавшее возражение, относит следующие признаки:

- вагон выполнен саморазгружающимся;
- вагон имеет ходовую часть;
- рама выполнена сварной и стальной.

В возражении обращается внимание на то, что в решении по патентному документу [1] отсутствует информация о том, что :

- вагон является бункерным открытым;
- вагон имеет ходовую часть;
- рама выполнена сварной и стальной;
- кузов имеет боковые и торцевые стенки.

При этом, по мнению лица, подавшего возражение, данные признаки присущи любому грузовому вагону, либо характеризуются такими терминами - синонимами как: боковая стенка кузова, боковая стенка кузова, дуга, полукруглый опорный элемент.

Кроме того, в возражении указано, что в соответствии со сведениями, приведенными в словарно-справочных источниках

информации [2] и [3], вагон, охарактеризованный в патентном документе [1], является по существу открытым бункерным.

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого 27.03.2017 поступил отзыв на возражение.

В отзыве приведены следующие материалы:

- перевод патентного документа [1] на 1 листе в 1 экз. (далее – [4]);
- сведения из сети Интернет на 3 листах в 1 экземпляре (далее – [5]).

В отзыве патентообладателя выражается несогласие с доводами возражения и отмечается, что все признаки формулы полезной модели по оспариваемому патенту являются существенными.

В отношении признака, касающегося выполнения рамы сварной, стальной в отзыве отмечено, что указанное выполнение рамы придает жесткость всему вагону по оспариваемому патенту.

Кроме того, патентообладатель подчеркивает, что вагон по оспариваемому патенту является саморазгружающимся и поэтому он в своей нижней части снабжен люками для выгрузки груза.

При этом патентообладатель отмечает, что наличие люков в нижней части вагона по оспариваемому патенту ослабляет жесткость всей конструкции вагона и только благодаря наличию в нем рамы, выполненной стальной, сварной удастся сохранить жесткость кузова вагона.

На основании вышеуказанных доводов патентообладатель считает, что полезная модель по оспариваемому патенту соответствует условию патентоспособности «новизна».

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

С учетом даты подачи заявки, по которой выдан оспариваемый

патент (03.02.2009), правовая база для оценки соответствия полезной модели включает указанный выше Кодекс, Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на полезную модель, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003 №83, и зарегистрированные в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003 № 4845 (далее – Правила ПМ).

В соответствии с подпунктом (3) пункта 2.1. Правил ПМ полезная модель считается соответствующей условию патентоспособности «новизна», если в уровне техники не известно средство такого же назначения, что и полезная модель, которому присущи все приведенные в независимом пункте формулы полезной модели существенные признаки, включая характеристику назначения.

В соответствии с подпунктом (1.1) пункта 3.2.4.3. Правил ПМ сущность полезной модели как технического решения выражается в совокупности существенных признаков, достаточной для достижения обеспечиваемого полезной моделью технического результата.

Признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность получения технического результата, т.е. находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом.

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.

Как следует из формулы, описания и графических материалов к патенту [1] известен открытый грузовой вагон для угля.

Причем уголь в грузовом вагоне по патенту [1] размещен в емкости, содержащей боковые и торцевые стенки, а именно – в кузове (см.

Большой толковый словарь русского языка. Санкт-Петербург, «Норинт», 1998, стр. 478).

При этом из уровня техники известно, что специально оборудованное вместилище (кузов) для сыпучих и кусковых материалов называется бункером (см. Ожегов С.И. Словарь русского языка. Издательство «Советская Энциклопедия». Москва, 1972, стр. 68).

Таким образом, можно согласиться с лицом, подавшим возражение в том, что кузов вагона известного из патентного документа [1] является бункерным.

Необходимо также указать, что в грузовом вагоне по патентному документу [1] боковые стенки кузова по своему верху связаны между собой посредством жестко установленных металлических дуг (см. страницу 1 строки 43-50, описания фиг. 1-3 к патентному документу [1]).

Кроме того, следует отметить, что в устройстве по патентному документу [1] не приведены сведения о том, что данный вагон содержит раму, на которую установлен кузов. Однако, общеизвестно, что рама является основной частью вагона и служит для восприятия и передачи на ходовые части (колеса или тележки) всех статических и динамических усилий, действующих на вагон (см. Вагоностроение. Справочное пособие. Издание второе дополненное и переработанное. Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы. Москва. 1954, стр. 399). Следовательно, выполнение вагоном своей функции – перевозки грузов невозможна без наличия в нем рамы. При этом для специалиста в данной области техники очевидно, что кузов в любом вагоне, в том числе и в вагоне по патентному документу [1], установлен на раме - основном силовом элементе вагона.

В отношении утверждения лица, подавшего возражение, о том, что признак выполнения рамы вагона стальной и сварной присущ любому грузовому вагону, необходимо отметить следующее.

Общеизвестно, что рамы вагонов, в зависимости от их использования могут быть выполнены как из стали, так и из других металлов, способных обеспечить необходимую прочность вагонов. Кроме того, при изготовлении рам могут быть использованы такие механические соединения, как например, клепка, литье (см. Вагоностроение. Справочное пособие. Издание второе дополненное и переработанное. Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы. Москва. 1954, стр. 30, стр. 401 - 406).

Следовательно, нельзя согласиться с доводом возражения о том, что признак формулы полезной модели по оспариваемому патенту, касающийся выполнения рамы сварной, стальной, присущ «любому грузовому вагону».

Таким образом, полезная модель по оспариваемому патенту отличается от технического решения по патентному документу [1] тем, что грузовой вагон является саморазгружающимся, содержит ходовую часть и раму, выполненную сварной, стальной.

Следует отметить, что признак родового понятия формулы полезной модели по оспариваемому патенту, касающийся выполнения вагона саморазгружающимся, а также признаки, касающиеся наличия у вагона ходовой части и выполнения рамы сварной, стальной отнесены в возражении к несущественным.

В соответствии с описанием к оспариваемому патенту технический результат, проявляющийся при использовании решения по оспариваемому патенту, заключается в повышении жесткости кузова вагона (см. описание оспариваемого патента стр. 1).

Общеизвестно, что жесткостью называется способность тела сопротивляться образованию деформации (см. Политехнический словарь. Москва. «Советская Энциклопедия», 1989, стр. 170).

При этом в описании к полезной модели и в отзыве патентообладателя отсутствуют сведения о влиянии признака наличия у

вагона ходовой части на возможность получения вышеуказанного технического результата.

Действительно, можно согласиться с лицом, подавшим возражение, в том, что факт наличия или отсутствия в вагоне ходовой части (совокупности элементов шасси, образующих тележку транспортного средства - см. Политехнический словарь. Москва. «Советская Энциклопедия», 1989, стр. 583) не влияет на возможность достижения полезной моделью технического результата, заключающегося в повышении жесткости кузова вагона, то есть является несущественным.

В отношении признака формулы по оспариваемому патенту, касающегося выполнения рамы стальной, сварной, необходимо отметить следующее.

В отзыве патентообладателя подчеркивается, что данный признак формулы оспариваемого патента является существенным для достижения вышеуказанного технического результата полезной модели.

При этом для специалиста в данной области техники не вызывает сомнения тот факт, что стали обладают высокими упругими свойствами, не допускающими остаточной деформации при циклических или ударных нагрузках (см. Материаловедение и технология конструкционных материалов. Учебник. Под редакцией проф. Арзамасова, Москва, Издательский центр «Академия», 2007, стр. 49, стр. 111- 112). Таким образом, наличие в устройстве по оспариваемому патенту рамы, выполненной из стали, повышает упругие свойства рамы к сопротивлению, действующим на нее нагрузкам, то есть повышает жесткость всего вагона.

Также, общеизвестно, что сварные вагонные рамы обладают повышенной прочностью и жесткостью (см. Вагоностроение. Справочное пособие. Издание второе дополненное и переработанное. Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы. Москва. 1954, стр. 420). Поэтому выполнение в вагоне по оспариваемому

патенту сварной рамы, несомненно, влияет на повышение жесткости всего вагона.

Следовательно, признак формулы оспариваемого патента, касающийся наличия в устройстве стальной, сварной рамы является существенным для возможности достижения технического результата, указанного в описании к оспариваемому патенту.

По поводу признака родового понятия формулы полезной модели по оспариваемому патенту «саморазгружающийся» необходимо указать следующее.

Согласно описанию полезной модели грузовой вагон по оспариваемому патенту представляет собой вагон хоппер (см. стр. 2 описания к оспариваемому патенту).

Известно, что вагоном хоппером называется саморазгружающийся грузовой вагон с кузовом в виде бункера. Причем к саморазгружающимся хопперам относятся потому, что выгрузка данных вагонов осуществляется под собственным весом их груза, через люки, расположенные на уровне пола вагона (см. Политехнический словарь. Москва. «Советская Энциклопедия», 1989, стр. 585).

Здесь следует отметить, что патентообладатель как в отзыве, так и на заседании коллегии указал на то, что наличие в нижней части вагона по оспариваемому патенту люков для разгрузки ослабляет жесткость всего вагона и для компенсации потерь жесткости рама вагона выполнена сварной, стальной.

Для специалиста в данной области техники, очевидно, что выполнение вагона по оспариваемому патенту саморазгружающимся, снижает жесткость всей конструкции вагона и препятствует возможности достижения полезной моделью указанного выше технического результата.

Таким образом, признак «саморазгружающийся», содержащийся в родовом понятии формулы по оспариваемому патенту, не является существенным.

На основании изложенного можно констатировать, что из уровня техники не известно средство того же назначения, что и полезная модель по оспариваемому патенту, которому присущи все существенные признаки формулы полезной модели по указанному патенту.

В отношении копий словарно-справочных материалов [2], [5] необходимо отметить, что они приведены в возражении для пояснения термина «бункер».

По поводу сведений из сети Интернет [5], содержащихся в отзыве, следует указать, что они раскрывают содержание термина «вагон-хоппер».

Что касается представленного в отзыве перевода фрагмента текста патентного документа [1], а именно, строк с 8 по 15 на странице 1, то содержащиеся в нем сведения лишь дополняют перевод патентного документа [1], приведенный в возражении.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 15.02.2017, патент Российской Федерации на полезную модель №83747 оставить в силе.