

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» (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 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение АО «Тихвинский вагоностроительный завод» (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее 11.07.2017, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение № 2519560, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 2519560 на группу изобретений «Корпус автосцепки и автосцепка железнодорожного транспортного средства» выдан по заявке № 2012120142/11 с приоритетом от 15.05.2012 на имя ОАО «НПК» «Уралвагонзавод» имени Ф.Э. Дзержинского». Указанный патент действует со следующей формулой:

«1. Корпус автосцепки железнодорожного транспортного средства, выполненный в виде пустотелой отливки, состоящей из головной части и хвостовика, отличающийся тем, что ширина серповидного прилива, расположенного в кармане головной части, не превышает толщины стенки замка в месте расположения стержня для предохранителя.

2. Корпус автосцепки железнодорожного транспортного средства по п.1, отличающийся тем, что в ребре головной части корпуса в месте контакта с лапой замкодержателя выполнен скос.

3. Автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления, отличающаяся тем, что на стенке головной части корпуса, у основания стержня для замкодержателя, выполнена галтель.

4. Автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления, включающим в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника, отличающаяся тем, что на стенке замка у основания стержня для предохранителя выполнена галтель.

5. Автосцепка железнодорожного транспортного средства по п.4, отличающаяся тем, что верхняя кромка выреза в замке для стержня валика подъемника имеет выпуклую форму.

6. Автосцепка железнодорожного транспортного средства по п.4, отличающаяся тем, что на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка выполнена фаска или радиусное сопряжение, катеты или радиус соответственно которых равны или больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки.

7. Автосцепка железнодорожного транспортного средства по п.4, отличающаяся тем, что на поверхности замка со стороны малого зуба выполнено углубление.

8. Автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления,

включающим в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника, отличающаяся тем, что в валике подъемника в месте соединения балансира со стержнем выполнена галтель.»

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

С возражением представлены следующие материалы (копии):

- «Автосцепное устройство железнодорожного подвижного состава». В.В. Коломийченко и др. Москва. Издательство «Транспорт». 1991. стр. 19-32 (далее – [1]);

- «Автосцепка. Чертежи автосцепного устройства вагонов железных дорог широкой колеи». Министерство путей сообщения СССР. Главное управление вагонного хозяйства. Проектно-конструкторское бюро. Москва. Издательство «Транспорт». 1980. стр. 9, 13, 19, 24, 25, 28 (далее – [2]);

- договор № 6/3-328/09-С-2009 от 30.11.2009 (далее – [3]);

- акт приема-передачи партии вагонов № 8 от 16.03.2010 к договору [3] (далее – [4]);

- технический паспорт вагона (форма ВУ-4М) от 16.03.2010 зав. 1430 (далее – [5]);

- акт № 0085 о технической приемке новых грузовых и пассажирских вагонов в окончательно готовом виде (форма ВУ-1) от 16.03.2010 (далее – [6]);

- договор аренды № 328/09-А/2-Ар-32-552/09 от 30.11.2009 (далее – [7]);

- акт приема-передачи вагонов № 12 от 31.03.2010 к договору [7] (далее – [8]);

- договор купли-продажи № РЕЙЛ-002-2012-П от 29.02.2012 (далее – [9]);

- акт приема-передачи вагонов № 1 от 13.03.2012 к договору [9] (далее – [10]);
- соглашение о замене стороны по договору [9] (далее – [11]);
- акт приема-передачи вагонов № 35 от 16.04.2012 к договору [7] (далее – [12]);
- письма от ОАО «Алтайвагон» в адрес ООО «РЕЙЛ1520» от 04.04.2017 (далее – [13]);
- протокол осмотра вещественных доказательств от 16.11.2016 (далее – [14]);
- ГОСТ 22703-91 «Детали литые автосцепного устройства подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», дата введения 01.01.1993 (далее – [15]);
- справочник «Условные коды предприятий». СЖА 1001 012 (далее – [16]);
- постановление о назначении экспертизы от 28.12.2016 (далее – [17]);
- заключение эксперта Станковского В.М. от 08.02.2017 (далее – [18]);
- «Автосцепка подвижного состава». В.В. Коломийченко и др. Москва. Издательство «Транспорт», 1967, стр. 25-26, 112 (далее – [19]);
- «Автосцепка». В.Г. Голованов и др. Москва. Издательство «Трансжелдориздат». 1956. стр. 10-13 (далее – [20]);
- термины и определения (далее – [21]).

В возражении отмечено, что до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту ОАО «Алтайвагон» реализовывались изделия (полувагоны) с сетевым № 55298947 модели 12-296-01 с автосцепкой № 00221 типа СА-3. Данные изделия ОАО «Алтайвагон» продавались ЗАО «Балтийский лизинг» до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту. Затем данные изделия ЗАО «Балтийский лизинг» передавались в аренду ООО «Фирма «Трансгарант» и ООО «РЕЙЛ1520» до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту.

По мнению лица, подавшего возражение, все признаки, содержащиеся в формуле, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту, согласно протоколу [14] и заключению [18], являются «сходными» с конструктивными особенностями (признаками) изделия, сведения о котором стали общедоступными в результате его использования.

Также в возражении отмечено, что все признаки, содержащиеся в формуле, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту, известны из источника информации [2].

Второй экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя, от которого 17.11.2017 поступил отзыв на указанное возражение, а также 24.11.2017 поступили дополнения к данному отзыву, в которых выражено несогласие с доводами возражения.

В данном отзыве и дополнениях к нему указано следующее:

- источник информации [2] не является общедоступным, т.к. предназначен только для работников железнодорожного транспорта;
- автором изделия под номером 106, известного из источника информации [2], является патентообладатель;
- приведенные в источнике информации [2] чертежи изделия под номером 106 не являются одним документом, а представляют собой несколько документов, собранных в один источник информации [2], и, таким образом, не могут порочить «новизну» группы изобретений по оспариваемому патенту;
- графические материалы, известные из источника информации [2], не являются чертежами и по ним невозможно четко идентифицировать признаки формулы группы изобретений по оспариваемому патенту;
- в источнике информации [2] отсутствуют сведения о признаке, характеризующем место расположения стержня для предохранителя;

- в источнике информации [2] отсутствуют сведения о причинно-следственной связи между признаками, известными из данного источника [2], и указанными в описании техническими результатами;

- в возражении отсутствуют нотариально заверенные копии представленных страниц, инвентарный номер и печать библиотеки, что, в свою очередь, ставит под сомнение общедоступность данного источника информации [2];

- документы [3] – [14] не являются общедоступными и не оформлены надлежащим образом.

Также с отзывом представлено предисловие к источнику информации [2] (далее – [22]).

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

С учетом даты подачи заявки (15.05.2012), по которой был выдан оспариваемый патент, правовая база для оценки соответствия группы изобретений по указанному патенту условиям патентоспособности включает Кодекс в редакции, действовавшей на дату подачи заявки, и Административный регламент исполнения Федеральной службой по интеллектуальной собственности, патентам и товарным знакам государственной функции по организации приема заявок на изобретение и их рассмотрения, экспертизы и выдачи в установленном порядке патентов Российской Федерации на изобретение, утвержденный приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 29 октября 2008г № 327, зарегистрированный в Минюсте РФ 20 февраля 2009, рег. № 13413 (далее – Регламент ИЗ).

Согласно пункту 1 статьи 1350 Кодекса изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

Согласно пункту 2 статьи 1350 Кодекса изобретение является новым, если оно не известно из уровня техники. Изобретение имеет изобретательский уровень, если для специалиста оно явным образом не следует из уровня техники. Уровень техники включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета изобретения.

Согласно пункту 3 статьи 1350 Кодекса раскрытие информации, относящейся к изобретению, автором изобретения, заявителем или любым лицом, получившим от них прямо или косвенно эту информацию, в результате чего сведения о сущности изобретения стали общедоступными, не является обстоятельством, препятствующим признанию патентоспособности изобретения, при условии, что заявка на выдачу патента на изобретение подана в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности в течение шести месяцев со дня раскрытия информации. Бремя доказывания того, что обстоятельства, в силу которых раскрытие информации не препятствует признанию патентоспособности изобретения, имели место, лежит на заявителе.

В соответствии с пунктом 10.7.4.3.(1.1) Регламента ИЗ сущность изобретения как технического решения выражается в совокупности существенных признаков, достаточной для достижения обеспечиваемого изобретением технического результата. Признаки относятся к существенным, если они влияют на возможность получения технического результата, т.е. находятся в причинно-следственной связи с указанным результатом.

Технический результат представляет собой характеристику технического эффекта, явления, свойства и т.п., объективно проявляющихся при осуществлении способа или при изготовлении либо использовании продукта, в том числе при использовании продукта, полученного непосредственно способом, воплощающим изобретение.

Согласно пункту 24.5.(2) Регламента ИЗ в том случае, когда в формуле содержится признак, выраженный альтернативными понятиями, проверка

патентоспособности проводится в отношении каждой совокупности признаков, включающей одно из таких понятий.

Согласно пункту 24.5.2.(4) Регламента ИЗ изобретение признается известным из уровня техники и не соответствующим условию новизны, если в уровне техники раскрыто средство, которому присущи все признаки изобретения, выраженного формулой, предложенной заявителем.

Согласно пункту 24.5.3.(1) Регламента ИЗ изобретение явным образом следует из уровня техники, если оно может быть признано созданным путем объединения, изменения или совместного использования сведений, содержащихся в уровне техники, и/или общих знаний специалиста.

Согласно пункту 24.5.3.(3) Регламента ИЗ не признаются соответствующими условию изобретательского уровня изобретения, основанные, в частности:

- на создании средства, состоящего из известных частей, выбор которых и связь между которыми осуществлены на основании известных правил, рекомендаций и достигаемый при этом технический результат обусловлен только известными свойствами частей этого средства и связей между ними;

- на выборе оптимальных или рабочих значений параметров, если подтверждена известность влияния этих параметров на технический результат, а выбор может быть осуществлен обычным методом проб и ошибок или применением обычных технологических методов или методов конструирования.

Согласно пункту 26.3.(2) Регламента ИЗ датой, определяющей включение источника информации в уровень техники, в частности, является:

- для отечественных печатных изданий и печатных изданий СССР указанная на них дата подписания в печать;

- для сведений о техническом средстве, ставших известными в результате его использования, - документально подтвержденная дата, с которой эти сведения стали общедоступными;

Согласно пункту 4.9 Правил ППС при рассмотрении возражения против выдачи патента на изобретение коллегия вправе предложить патентообладателю изменения в формулу изобретения в случае, если без внесения указанных изменений оспариваемый патент должен быть признан недействительными полностью, а при их внесении - может быть признан недействительным частично.

Согласно пункту 5.1 Правил ППС по результатам рассмотрения возражения против выдачи патента на изобретение в случае внесения патентообладателем по предложению коллегии изменений в формулу изобретения оспариваемого патента решение должно быть принято с учетом результатов дополнительного информационного поиска, проведенного в полном объеме.

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

Анализ доводов сторон, касающихся оценки соответствия группы изобретений по независимым пунктам 1, 3, 4, 8 формулы по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

Источник информации [2] подписан в печать 14.02.1980 и был доступен читателям государственной публичной библиотеки согласно поставленному на нём штампу в 1980 году.

Также следует отметить, что от дат подписания в печать и размещения в государственную публичную библиотеку источника информации [2] до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту разница составляет более 6 месяцев (см. пункт 3 статьи 1350 Кодекса).

Констатируя изложенное можно сделать вывод, что источник информации [2] может быть включен в уровень техники (см. пункт 26.3.(2) Регламента ИЗ).

Необходимо отметить, что в источнике информации [2] действительно содержатся 9 изображений изделия под номером 106. Данные изображения по существу представляют собой чертежи (см. ГОСТ 2.102-68). Также данные чертежи корреспондируются между собой и составляют единую конструкторскую документацию изделия 106 (далее - автосцепка СА-3) и её деталей, что и подтверждается сборочным чертежом на стр. 8 данного источника информации [2].

Следовательно, можно сделать вывод, что источник информации [2] содержит сведения об изделии автосцепка СА-3 и составных её частей (деталей).

Так, из источника информации [2] (см. стр. 9, 13, 24) известна автосцепка железнодорожного транспортного средства. Данная автосцепка содержит корпус, выполненный в виде пустотелой отливки. Отливка состоит из головной части и хвостовика. При этом, ширина серповидного прилива, расположенного в кармане головной части, не превышает толщины стенки замка в месте расположения стержня для предохранителя.

Таким образом, можно сделать вывод, что в источнике информации [2] содержатся сведения о всех признаках независимого пункта 1 формулы, характеризующих группу изобретений по оспариваемому патенту.

Также из источника информации [2] (см. стр. 9, 20) известна автосцепка железнодорожного транспортного средства. Данная автосцепка выполнена в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления. При этом, на стенке головной части корпуса, у основания стержня для замкодержателя, выполнена галтель.

Таким образом, можно сделать вывод, что в источнике информации [2] содержатся сведения о всех признаках независимого пункта 3 формулы, характеризующих группу изобретений по оспариваемому патенту.

В свою очередь, из источника информации [2] (см. стр. 9, 24) известна автосцепка железнодорожного транспортного средства. Данная автосцепка выполнена в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления. Механизм сцепления включает в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника. При этом, на стенке замка у основания стержня для предохранителя выполнена галтель.

Таким образом, можно сделать вывод, что в источнике информации [2] содержатся сведения о всех признаках независимого пункта 4 формулы, характеризующих группу изобретений по оспариваемому патенту.

Также из источника информации [2] (см. стр. 9, 28) известна автосцепка железнодорожного транспортного средства. Данная автосцепка выполнена в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления. Механизм сцепления включает в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника. При этом, в валике подъемника в месте соединения балансира со стержнем выполнена галтель.

Таким образом, можно сделать вывод, что в источнике информации [2] содержатся сведения о всех признаках независимого пункта 8 формулы, характеризующих группу изобретений по оспариваемому патенту.

Как и было указано выше, в возражении содержатся доводы о том, что да даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту реализовывались изделия автосцепка типа СА-3 согласно документам [3]-[12]. При этом конструктивные особенности данного изделия согласно протоколу осмотра [14] и заключению эксперта [18] являются «сходными» с

признаками, содержащимися в формуле, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

Анализ документов [3] – [12], [14], [18] показал следующее.

Действительно, до даты приоритета (15.05.2012) группы изобретений по оспариваемому патенту между поставщиком ОАО «Алтайвагон» и покупателем ЗАО «Балтийский лизинг» был заключен договор от 30.11.2009 [3] о намерениях поставки изделий (полувагонов) (далее - полувагоны) модели 12-296-01, содержащей среди прочих наименований полувагон с заводским номером 1430 и инвентарным номером 55298947, и согласно техническому паспорту [5] включающий в себя автосцепку типа СА-3 с номером головки 00221 согласно акту [6]. Факт исполнения данного договора подтверждается актом приема-передачи от 16.03.2010 [4], согласно которому продавец - ОАО «Алтайвагон» до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту произвел отпуск данного полувагона покупателю – ЗАО «Балтийский лизинг», которым указанный полувагон был получен.

Таким образом, документы [3]-[6] в совокупности подтверждают факт реализации товара полувагон с автосцепкой типа СА-3 до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту.

В отношении документов [7]-[12] необходимо отметить, что совокупность данных документов подтверждает следующие факты:

- передачи в аренду указанного выше полувагона от ЗАО «Балтийский лизинг» к ООО «Фирма «Трансгарант»;
- продажи (перехода) указанного выше полувагона от ЗАО «Балтийский лизинг» к ООО «РЕЙЛ1520»;
- замены арендодателя с ЗАО «Балтийский лизинг» на ООО «РЕЙЛ1520».

В отношении конструктивных особенностей выполнения автосцепки типа СА-3 с номером головки 00221 (установленной на указанном выше полувагоне) следует отметить, что данные конструктивные особенности

отражены на фотографиях к протоколу [14] и заключению эксперта [18], а также описаны в данном протоколе [14] и заключении эксперта [18].

На фотографиях к протоколу [14] и к заключению эксперта [18] идентифицируются следующие конструктивные элементы (признаки) автосцепки типа СА-3:

- корпус автосцепки железнодорожного транспортного средства (см. фото 1, 2 к протоколу [14]);

- автосцепка выполнена в виде пустотелой детали, выполненной методом литья (отливки) (см. фото 1, 2, 7 к протоколу [14]);

- автосцепка состоит из головной части и хвостовика (см. фото 7 к протоколу [14]);

- в головной части выполнен серповидный прилив, ширина которого не превышает толщины стенки замка в месте расположения стержня для предохранителя (см. фото 3 к заключению эксперта [18]).

Следовательно, можно констатировать, что изделию СА-3 с номером головки 00221, сведения о котором стали известны до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту в результате его применения, присущи все признаки, которые содержатся в независимом пункте 1 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

Также на фотографиях к протоколу [14] и к заключению эксперта [18] идентифицируются следующие конструктивные элементы (признаки) автосцепки типа СА-3:

- автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки (см. фото 1, 2, 7 к протоколу [14]);

- автосцепка состоит из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления (см. фото 7 к протоколу [14]);

- на стенке головной части корпуса, у основания стержня для замкодержателя, выполнена галтель (см. фото 27 протоколу [14], фото 5, 6 к заключению эксперта [18]).

Следовательно, можно констатировать, что изделию СА-3 с номером головки 00221, сведения о котором стали известны до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту в результате его применения, присущи все признаки, которые содержатся в независимом пункте 3 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

В свою очередь, на фотографиях к протоколу [14] и к заключению эксперта [18] идентифицируются следующие конструктивные элементы (признаки) автосцепки типа СА-3:

- автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки (см. фото 1, 2, 7 к протоколу [14]);

- автосцепка состоит из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления, состоящего из замка, замкодержателя, предохранителя, подъемника, валика подъемника (см. фото 7 к протоколу [14]);

- на стенке замка у основания стержня для предохранителя выполнена галтель (см. фото 8 к заключению эксперта [18]).

Следовательно, можно констатировать, что изделию СА-3 с номером головки 00221, сведения о котором стали известны до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту в результате его применения, присущи все признаки, которые содержатся в независимом пункте 4 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

Также на фотографиях к протоколу [14] и к заключению эксперта [18] идентифицируются следующие конструктивные элементы (признаки) автосцепки типа СА-3:

- автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки (см. фото 1, 2, 7 к протоколу [14]);

- автосцепка состоит из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления, состоящего из замка, замкодержателя,

предохранителя, подъемника, валика подъемника (см. фото 7 к протоколу [14]);

- в валике подъемника в месте соединения балансира со стержнем выполнена галтель (см. фото 14, 15 к заключению эксперта [18]).

Следовательно, можно констатировать, что изделию СА-3 с номером головки 00221, сведения о котором стали известны до даты приоритета группы изобретений по оспариваемому патенту в результате его применения, присущи все признаки, которые содержатся в независимом пункте 8 формулы, характеризующей группу изобретений по оспариваемому патенту.

Таким образом, возражение содержит доводы, позволяющие признать группу изобретений в части независимых пунктов 1, 3, 4, 8 формулы по оспариваемому патенту несоответствующей условию патентоспособности «новизна».

В отношении зависимых пунктов 2, 5, 7 формулы по оспариваемому патенту необходимо отметить следующее:

- признаки зависимого пункта 2 известны из источника информации [2] (см. стр. 14) и идентифицируются на фотографиях к заключению эксперта [18] (см. фото 9);

- признаки зависимого пункта 5 известны из источника информации [2] (см. стр. 25) и идентифицируются на фотографиях к заключению эксперта [18] (см. фото 10, 11);

- признаки зависимого пункта 7 известны из источника информации [2] (см. стр. 24) и идентифицируются на фотографиях к заключению эксперта [18] (см. фото 10, 13).

В отношении зависимого пункта 6 формулы по оспариваемому патенту следует подчеркнуть, что данный пункт включает в себя следующие альтернативные варианты:

- выполнение на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка фаски, катеты которой равны радиусу сопряжения

нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (далее – альтернатива {1});

- выполнение на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка фаски, катеты которой больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (далее – альтернатива {2});

- выполнение на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка радиусного сопряжения, радиус которого равен радиусу сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (далее – альтернатива {3});

- выполнение на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка радиусного сопряжения, радиус которого больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (далее – альтернатива {4}).

При этом, следует отметить, что альтернативы {1}, {2} известны из источника информации [3] (см. стр. 19, 25) и идентифицируются на фотографиях к заключению эксперта [18] (см. фото 12).

Однако, альтернативы {3}, {4} неизвестны из источников информации [1], [2], [15], [16], [19], [20] и документов [3]-[13].

На заседании коллегии, состоявшемся 27.11.2017, патентообладатель на основании пункта 4.9 Правил ППС представил уточненную формулу по оспариваемому патенту, скорректированную путем исключения из неё независимых пунктов 1, 3, 8 и зависимых пунктов 2, 7, а также включением в независимый пункт 4 признаков зависимого пункта 6 данной формулы, характеризующих выполнение на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей радиусного сопряжения, радиус которого равен или больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки.

Данная уточненная формула по оспариваемому патенту была принята коллегией к рассмотрению.

Также патентообладателем было отмечено, что включенные в независимый пункт 4 формулы по оспариваемому патенту указанные выше признаки зависимого пункта 6 данной формулы обеспечивают достижение дополнительного технического результата, заключающегося в прилегании замка не только к нижней и вертикальной стенкам кармана головной части корпуса автосцепки, но и к радиусу их сопряжения, что позволяет более четко фиксировать замок в головной части корпуса, а также уменьшить отложение грязи в углу сопряжения нижней и вертикальной стенок, тем самым улучшить взаимодействие замка и корпуса, обеспечивая контакт деталей «поверхность - поверхность».

На основании пункта 5.1 Правил ППС материалы заявки были направлены для проведения дополнительного информационного поиска в отношении упомянутой уточненной формулы.

По результатам проведенного поиска 20.02.2018 был представлен отчет о поиске и заключение по результатам указанного поиска.

В данном заключении отмечено, что независимый пункт 1 уточненной формулы включает в себя альтернативные варианты, заключающиеся в следующем:

- в выполнении на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка радиусного сопряжения, радиус которого равен радиусу сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (как и было указано выше альтернатива {3});

- в выполнении на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка радиусного сопряжения, радиус которого больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки (как и было указано выше альтернатива {4}).

При этом, в заключении указано:

- альтернатива {3} неизвестна из уровня техники;
- альтернатива {4} не соответствуют условию патентоспособности «изобретательский уровень» ввиду известности сведений из следующих источников информации:

- а) ГОСТ 31.2031.02-91, дата введения 01.07.1992 (далее – [23]);

- б) ГОСТ Р 53374-2009, дата введения 01.07.2010 (далее – [24]);

- а) «Справочник конструктора – машиностроителя». В.И. Анурьев. Москва. Издательство «Машиностроение». 1968. стр. 99 (далее – [25]).

Анализ вышеуказанного заключения показал следующее.

В отношении альтернативы {3} следует отметить, что данная альтернатива, действительно, неизвестна из уровня техники.

В отношении дополнительного технического результата, указанного патентообладателем на заседании коллегии, состоявшемся 27.11.2017, необходимо отметить, что данный технический результат отсутствует в описании к оспариваемому патенту и, таким образом, дальнейший анализ альтернативы {4} был проведен в отношении технического результата, указанного в описании к оспариваемому патенту и заключающегося в исключении наклона замка в вертикальной плоскости, вызванный смещением нижней его части по радиусу сопряжения стенок и корпуса (см. стр. 8 абзац 2).

Как и было указано в заключении выше из источника информации [2] (см. стр. 9, 24) известна автосцепка железнодорожного транспортного средства. Данная автосцепка выполнена в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления. Механизм сцепления включает в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника. При этом, на стенке замка у основания стержня для предохранителя выполнена галтель.

Устройство по независимому пункту 1 указанной выше скорректированной формулы по оспариваемому патенту отличается от устройства, известного из источника информации [2], выполнением на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка радиусного сопряжения, радиус которого больше радиуса сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки.

Однако, данный отличительный признак широко известен специалисту в данной области техники (см. источники информации [23]-[25]), а технический результат, заключающийся в исключении наклона замка в вертикальной плоскости, вызванный смещением нижней его части по радиусу сопряжения стенок и корпуса, будет обусловлен именно разностью сопрягаемых поверхностей.

Таким образом, независимый пункт 1 указанной выше скорректированной формулы в части содержащейся в нём альтернативы {4} не соответствует условию патентоспособности «изобретательский уровень».

На заседании коллегии, состоявшемся 06.04.2018, патентообладатель на основании пункта 4.9 Правил ППС представил уточненную формулу по оспариваемому патенту, скорректированную путем исключения из независимого пункта 1 указанной выше скорректированной формулы признаков альтернативы {4}. Поскольку формула скорректирована путем исключения непатентоспособной альтернативы, то проведение дополнительного информационного поиска, предусмотренного пунктом 5.1 Правил ППС, не требуется.

Следует отметить, что с данной корректировкой формулы лицо, подавшее возражение, выразило своё согласие.

В отношении доводов патентообладателя об отсутствии сведений в источнике информации [2] причинно-следственной связи между признаками, известными из данного источника [2], и указанными в описании техническими результатами, необходимо отметить, что оценка соответствия

изобретения условию патентоспособности «новизна» не предусматривает проверку формулы, касающуюся существенности содержащихся в ней признаков (см. процитированную выше правовую базу).

В отношении доводов патентообладателя о ненадлежащем оформлении документов [3] – [14] следует отметить, что процедура рассмотрения споров в административном порядке не предусматривает оценку качества (надлежащего) оформления представленных в возражении материалов.

Следует отметить:

- в отношении источника информации [1] можно сделать аналогичные выводы, сделанные в отношении источника информации [2];

- источники информации [13], [15]-[17], [19]-[22] приведены для сведения.

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

удовлетворить возражение, поступившее 11.07.2017, патент Российской Федерации на изобретение № 2519560 признать недействительным частично и выдать новый патент Российской Федерации на изобретение с уточненной формулой, представленной 06.04.2018.

(21) 2012120142/11

(51) МПК

B61G3/12 (2006.01)

(57)

1. Автосцепка железнодорожного транспортного средства, выполненная в виде пустотелой отливки, состоящей из хвостовика и головной части с расположенным в ней механизмом сцепления, включающим в себя замок, замкодержатель, предохранитель, подъемник, валик подъемника, отличающаяся тем, что на стенке замка у основания стержня для предохранителя выполнена галтель, на кромке пересечения нижней опорной и вертикальной поверхностей замка выполнено радиусное сопряжение, радиус которого равен радиусу сопряжения нижней и вертикальной стенок кармана головной части корпуса автосцепки.

2. Автосцепка железнодорожного транспортного средства по п.1, отличающаяся тем, что верхняя кромка выреза в замке для стержня валика подъемника имеет выпуклую форму.

(56) RU 2227103 С2, 20.04.2004

CN 201334032 Y, 28.10.2009

RO 60320 A, 15.04.1976

Автосцепка. Чертежи автосцепного устройства вагонов железных дорог широкой колеи – Москва, Издательство "Транспорт", 1980, чертежи: 106.01.000-ОСБ, лист 1, 106.01.001-1, лист 3 106.01.002.-1, 106.01.002-0

В.В. КОЛОМИЙЧЕНКО и др. Автосцепное устройство железнодорожного подвижного состава. - М: Транспорт, 1991, стр.22

В.И. АНУРЬЕВ. Справочник конструктора - машиностроителя. - М.: Издательство "Машиностроение", 1968, стр. 99

ГОСТ 31.2031.02-91. Приспособления сборочно-разборочные переналаживаемые для сборки деталей под сварку. Технические условия. Раздел 1.3.2

ГОСТ Р 53374-2009. Двигатели ракетные жидкостные. Общие требования к изготовлению и контролю качества при поставках в эксплуатацию. Раздел 9.7

Примечание: при публикации сведений о выдаче патента будут использованы описание и чертежи в первоначальной редакции.