

Коллегия палаты по патентным спорам Роспатента (далее - Палата по патентным спорам) в соответствии с пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее ГК РФ) и Правилами подачи возражений, заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56 и зарегистрированными в Министерстве юстиции РФ 08.05.2003 №4520 (далее — Правила ППС), рассмотрела возражение, поданное Чакаевым А.М. (далее - заявитель), поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 22.10.2007, на решение Федерального института промышленной собственности (далее - ФИПС) об отказе в выдаче патента на изобретение по заявке №2005126982/11(030298), при этом установлено следующее.

Заявлено изобретение «Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством», совокупность признаков которого изложена в формуле изобретения в следующей редакции:

«1. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством, включающее амортизатор и связанный с его противоположными краями через тяги привод, закрепленный хотя бы на одном из элементов конструкции транспортного средства, необходимость в изменении положения которых относительно корпуса транспортного средства в процессе его движения отсутствует, отличающееся тем, что амортизатор выполнен или в виде выгнутого упругого листа, или с одним или более выступами в средней части, или в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа или формирование выступов под действием тяг.

2. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что ширина или длина выступа составляет не более 80% соответственно ширины или длины амортизатора.

3. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п.п. 1 или 2, отличающееся тем, что привод связан со средней частью амортизатора добавочной тягой.

4. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что амортизатор содержит упругий лист и расположенные по одну сторону от него два элемента связи, каждый из которых связывает соответствующую тягу с наиболее удаленным от этой тяги краем упругого листа с возможностью их встречного перемещения относительно листа только в направлении от одного его края к другому.

5. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что элемент связи выполнен в виде полотна, сплошного или разделенного на продольные полосы хотя бы на части его длины.

6. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что лист выполнен с начальным прогибом или имеет структуру, обеспечивающую его прогиб в заданном направлении.

7. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что введен ограничитель величины прогиба листа.

8. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 7, отличающееся тем, что ограничитель величины прогиба листа выполнен в виде элементов связи каждого края листа с ближайшей к нему тягой.

9. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что введен ограничитель сближения связанных с амортизатором концов тяг.

10. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что привод связан с частью амортизатора, расположенной между выступами, дополнительной тягой».

Данная формула изобретения была принята к рассмотрению при экспертизе заявки по существу.

По результатам рассмотрения, ФИПС принял решение от 20.08.2007 об отказе в выдаче патента из-за несоответствия заявленного изобретения условию патентоспособности «изобретательский уровень» в соответствии с пунктом 1 статьи 4 Патентного закона Российской Федерации от 23.09.1992 № 3517-1, с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом «О внесении изменений и дополнений в Патентный закон Российской Федерации» от 07.02.2003 № 22 - ФЗ (далее - Закон).

Этот вывод мотивирован тем, что совокупность признаков, представленная заявителем в формуле изобретения, известна из уровня техники.

В подтверждение указанных доводов в решении экспертизы приведены следующие источники информации:

-материалы патента на изобретение Российской Федерации №2239573, опубл. 10.11.2004, реферат; далее - [1];

-материалы патента US 3877749, опубл. 15.04.1975, реферат, описание: колонка 5, строки 3-17, фиг. 3, 6; далее - [2];

-материалы патента US 4171140, опубл. 16.10.1979, реферат, фиг. 4; далее - [3].

В решение экспертизы в качестве ближайшего аналога указано устройство для повышения безопасности [1], включающее амортизатор и связанный с его противоположными краями через тяги привод, закрепленный хотя бы на одном из элементов конструкции транспортного средства,

необходимость в изменении положения которых относительно корпуса транспортного средства в процессе его движения отсутствует.

Совокупностью указанных признаков обеспечивается уменьшение прогиба амортизатора в направлении расположенных перед пользователем элементов конструкции транспортного средства и более равномерное распределение нагрузки на части тела пользователя.

При этом из источника [1] не известны следующие признаки: «амортизатор выполнен или в виде выгнутого упругого листа, или с одним или более выступами в средней части, или в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа или формирование выступов под действием тяг».

В отношении альтернативного понятия «амортизатор выполнен в виде выгнутого упругого листа», экспертиза отмечает, что выполнение амортизатора в виде упругого листа известно из источника [2] и позволяет более равномерно распределять нагрузку на части тела пользователя.

В отношении альтернативного понятия «амортизатор выполнен в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа», экспертиза отмечает, что такое выполнение амортизатора известно из источника [3] и позволяет более равномерно распределять нагрузку на части тела пользователя.

Таким образом, заявленное изобретение, охарактеризованное в независимом пункте 1 формулы с использованием альтернативных понятий: «амортизатор выполнен в виде выгнутого упругого листа» и «амортизатор выполнен в виде, обеспечивающим выгиб упругого листа» для специалиста явным образом следует из уровня техники, поскольку основано на замене части (амортизатора из [1]) известного средства (устройства для повышения безопасности пользователя транспортным средством) другой известной частью (одним из вариантов конструктивного выполнения амортизатора) для достижения технического результата, в отношении которого установлено влияние именно такой замены, и поэтому не соответствует условию патентоспособности «изобретательский уровень».

При этом экспертиза отмечает, что заявленное устройство, охарактеризованное в пункте 1 формулы с использованием альтернативных понятий: «амортизатор выполнен с одним или более выступами в средней части», «амортизатор выполнен в виде, обеспечивающим формирование выступов под действием тяг», соответствует условиям патентоспособности.

Заявитель в своем возражении выразил несогласие с решением экспертизы и отметил, что предложенное устройство направлено на достижение двух технических результатов:

- уменьшение прогиба амортизатора в направлении расположенных перед пользователем элементов конструкции транспортного средства;
- более равномерное распределение нагрузки на части тела пользователя, необходимой для его удержания в положении, обеспечивающем более надежное предотвращение травмирования.

Заявитель не согласен, что оба результата известны из источника [1], а второй – из источников [2], [3].

По его мнению, в устройстве, известном из [1] «не раскрыта структура амортизатора, особенность которой и обеспечивает достижение обоих технических результатов в заявленном устройстве».

В реферате источника [2] указано: «когда грудь и голова пассажира вынужденно соударяется с частью спинки переднего сиденья, соответствующей верхнему амортизирующему телу, это верхнее амортизирующее тело претерпевает направленную вперед пластическую деформацию для поглощения импульсной нагрузки со стороны груди и головы».

На фигуре источника [3] «изображена вмятина в амортизаторе, в которой находится голова пользователя при контакте с амортизатором и из которой голова никак не может сместиться на края».

Таким образом, заявитель считает, что технические решения, известные из [2], [3] направлены на смягчение удара.

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

С учетом даты поступления заявки правовая база для оценки охраноспособности заявленного изобретения включает указанный выше Закон, Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003 №82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003 № 4852, с изменениями от 11.12.2003 (далее - Правила ИЗ), и Правила ППС.

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретение имеет изобретательский уровень, если оно для специалиста явным образом не следует из уровня техники.

Согласно подпункту 2 пункта 19.5 Правил ИЗ, в случае, когда в предложенной заявителем формуле содержится признак, выраженный альтернативными понятиями, проверка патентоспособности проводится в отношении каждой совокупности признаков, включающей одно из таких понятий.

В соответствии с подпунктом 2 пункта 19.5.3 Правил ИЗ изобретение признается не следующим для специалиста явным образом из уровня техники, в частности, в том случае, когда не выявлены решения, имеющие признаки, совпадающие с его отличительными признаками, или такие решения выявлены, но не установлена известность влияния отличительных признаков на указанный заявителем технический результат. Проверка соблюдения указанных условий включает:

- определение наиболее близкого аналога в соответствии с пунктом 3.2.4.2 настоящих Правил;
- выявление признаков, которыми заявленное изобретение, охарактеризованное в независимом пункте формулы, отличается от наиболее

близкого аналога (отличительных признаков);

- выявление из уровня техники решений, имеющих признаки, совпадающие с отличительными признаками рассматриваемого изобретения;

- анализ уровня техники с целью установления известности влияния признаков, совпадающих с отличительными признаками заявленного изобретения, на указанный заявителем технический результат.

Согласно подпункту 3 пункта 19.5.3. Правил ИЗ не признаются соответствующими условию изобретательского уровня изобретения, основанные на дополнении известного средства какой-либо известной частью, присоединяемой к нему по известным правилам, для достижения технического результата, в отношении которого установлено влияние именно таких дополнений.

Существо изобретения выражено в приведённой выше формуле изобретения, которую коллегия палаты по патентным спорам принимает к рассмотрению.

Анализ соответствия заявленного изобретения условию патентоспособности «изобретательский уровень» показал следующее.

Независимый пункт 1 формулы, содержит признак, выраженный альтернативными понятиями, в связи с чем, проверка патентоспособности будет проводиться в отношении каждой совокупности признаков, включающей одно из таких понятий.

Наиболее близким аналогом является устройство для повышения безопасности, известное из источника [1].

Из формулы источника [1] известно устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством, включающее амортизатор и связанный с его противоположными краями через тяги привод, закрепленный хотя бы на одном из элементов конструкции транспортного средства, необходимость в изменении положения которых относительно корпуса транспортного средства в процессе его движения отсутствует.

Отличие заявленного устройства от известного заключается в том, что: амортизатор выполнен или в виде выгнутого упругого листа, или с одним или более выступами в средней части, или в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа или формирование выступов под действием тяг.

В описании предложенного изобретения указано, что технический результат заключается в уменьшении прогиба амортизатора в направлении расположенных перед пользователем элементов конструкции транспортного средства и более равномерном распределении нагрузки на части тела пользователя, необходимой для его удержания в положении, обеспечивающем более надежное предотвращение травмирования.

Здесь следует отметить, что устройство, известное из источника [1], направлено на большее смягчение удара, наносимого пользователю в аварийных и других опасных ситуациях.

Из источника [2] известны признаки, касающиеся альтернативного понятия «амортизатор выполнен в виде выгнутого упругого листа». Однако источником [2] не подтверждена известность влияния упомянутых признаков на указанный технический результат. Кроме того, амортизатор известный из [2] конструктивно выполнен так, что его работа осуществляется за счет прогиба амортизатора в направлении расположенных перед пользователем элементов конструкции.

В отношении альтернативного понятия «амортизатор выполнен в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа», следует отметить, что из источника [3] известны признаки «амортизатор, обеспечивающий выгиб, на заданное расстояние листа, поддающегося растягиванию». Однако понятия «упругий» и «поддающийся растягиванию» не являются идентичными. Известно, что упругость для твердых тел это свойство тела восстанавливать свою форму и объем, после прекращения действия внешних сил, а растягивание может происходить как с сохранением форм тела, так и изменение формы тела. Кроме того, источником [3] не подтверждена известность влияния

упомянутых признаков на указанный технический результат, при этом работа амортизатора осуществляется за счет его выгиба в направлении расположенных перед пользователем элементов конструкции.

Что касается альтернативных понятий: «амортизатор выполнен с одним или более выступами в средней части», «амортизатор выполнен в виде, обеспечивающим формирование выступов под действием тяг», то совокупность признаков при их использовании, не следует явным образом из источников [1]-[3].

В связи с вышеуказанным, заявленное изобретение не следует явным образом из источников информации [1], [2], [3] указанных в решении экспертизы, а также из других источников, указанных в отчете о поиске.

Таким образом, в оспариваемом решении отсутствуют сведения об источниках информации, содержащих все существенные признаки заявленной формулы, и о возможности достижения указанного в заявке технического результата.

Исходя из изложенного, экспертиза неправомерно сделала вывод о несоответствии заявленного изобретения условию патентоспособности «изобретательский уровень».

Учитывая изложенное, коллегия палаты по патентным спорам решила:

удовлетворить возражение от 22.10.2007, отменить решение экспертизы от 20.08.2007, и выдать патент Российской Федерации на изобретение по заявке №2005126982/11(030298) со следующей формулой изобретения:

(21)2005126982/63

(51)МПК

B60R 21/02 (2006.01)

(57) 1. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством, включающее амортизатор и связанный с его противоположными краями через тяги привод, закрепленный хотя бы на одном из элементов конструкции транспортного средства, необходимость в изменении положения которых относительно корпуса транспортного средства в процессе его движения отсутствует, отличающееся тем, что амортизатор выполнен или в виде выгнутого упругого листа, или с одним или более выступами в средней части, или в виде, обеспечивающем выгиб упругого листа или формирование выступов под действием тяг.

2. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что ширина или длина выступа составляет не более 80% соответственно ширины или длины амортизатора.

3. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п.п. 1 или 2, отличающееся тем, что привод связан со средней частью амортизатора добавочной тягой.

4. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что амортизатор содержит упругий лист и расположенные по одну сторону от него два элемента связи, каждый из которых связывает соответствующую тягу с наиболее удаленным от этой тяги краем упругого листа с возможностью их

встречного перемещения относительно листа только в направлении от одного его края к другому.

5. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что элемент связи выполнен в виде полотна, сплошного или разделенного на продольные полосы хотя бы на части его длины.

6. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что лист выполнен с начальным прогибом или имеет структуру, обеспечивающую его прогиб в заданном направлении.

7. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 4, отличающееся тем, что введен ограничитель величины прогиба листа.

8. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 7, отличающееся тем, что ограничитель величины прогиба листа выполнен в виде элементов связи каждого края листа с ближайшей к нему тягой.

9. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что введен ограничитель сближения связанных с амортизатором концов тяг.

10. Устройство для повышения безопасности пользователя транспортным средством по п. 1, отличающееся тем, что привод связан с частью амортизатора, расположенной между выступами, дополнительной тягой.

☒ Приоритеты:

26/08/2005

(56) RU 2239573 C2, 10.11.2004

US 3877749 A, 15.04.1975

FR 2736601 A1, 17.01.1997

US 4171140 A, 16.10.1979

US 4951963 A, 28.08.1990

WO 02053414 A2, 11.07.2002

DE 2418086 A1, 30.10.1975

Примечание: при публикации сведений о выдаче патента будет использовано описание и чертежи, в первоначальной редакции заявителя.