

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии
по результатам рассмотрения ☒ возражения ☐ заявления

Коллегия в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса Российской Федерации с изменениями, внесенными Федеральным законом 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, с изменениями от 11.12.2003 (далее – Правила ППС), рассмотрела поступившее 24.11.2017 возражение АО "ТВСЗ" (далее – лицо, подавшее возражение) против выдачи патента Российской Федерации на полезную модель № 165913, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации № 165913 на полезную модель «Узел сборки крышки люка и кузова полувагона» выдан по заявке № 2016100851/11 с приоритетом от 12.01.2016. Правообладателем данного патента является ООО «Уральское конструкторское бюро вагоностроения» (далее – патентообладатель). Патент действует со следующей формулой полезной модели:

«1. Узел сборки крышки люка и кузова полувагона, содержащий люк в полу кузова, образованный нижней обвязкой боковой стены кузова, верхними листами двух соседних поперечных балок рамы кузова, верхней полкой верхнего элемента продольной балки рамы кузова, и крышку

люка, состоящую из металлического листа с гофрами, у которого боковые и передний края выполнены плоскими, а задний край выполнен с отгибкой, и из каркаса, имеющего боковые, переднюю и заднюю обвязки, отличающийся тем, что при закрытой крышке люка, каждая боковая кромка металлического листа крышки люка заходит за боковую кромку верхнего листа поперечной балки, образуя перекрытие на расстояние, равное 1,6-10,4 толщины металлического листа крышки люка, вместе с этим передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова, образуя перекрытие на расстояние, равное 7,0-19,8 толщины металлического листа крышки люка, при этом каждый крайний гофр на металлическом листе крышки люка расположен своим основанием к кромке ближайшего верхнего листа поперечной балки на расстояние, равное 0-45,3 толщины металлического листа крышки люка.

2. Узел сборки крышки люка и кузова полувагона по п.1, отличающийся тем, что один элемент жесткости передней обвязки крышки люка расположен в зоне перекрытия металлического листа и нижней обвязки боковой стены кузова.

3. Узел сборки крышки люка и кузова полувагона по п.1, отличающийся тем, что задний край металлического листа крышки люка выполнен с отгибкой под углом $41^{\circ}\dots 46^{\circ}$ к плоскости металлического листа.

4. Узел сборки крышки люка и кузова полувагона по п.1, отличающийся тем, что боковая обвязка крышки люка соединена с крайней гофрой листа крышки люка, образуя в поперечном сечении контур замкнутого сечения».

Против выдачи данного патента в соответствии с пунктом 2 статьи 1398 указанного выше Кодекса поступило возражение, мотивированное несоответствием полезной модели по оспариваемому патенту условию

патентоспособности «новизна», а также несоответствием документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленных на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники.

В подтверждение данного мнения к возражению приложены копии следующих материалов:

- Договор №6/3-328/09-С-2009 от 30.11.2009 (далее – [1]);
- Акт приема-передачи партии вагонов №2 к договору №6/3-328/09-С-2009 от 30.11.2009 (далее – [2]);
- Технический паспорт вагона №55298947 (далее – [3]);
- Акт №0085 от 16.03.2010 о технической приемке заводским инспектором Министерства путей сообщения новых грузовых и пассажирских вагонов, в том числе и вагона №55298947, в окончательном виде (далее – [4]);
- Договор аренды №328/09-А/2-Ар-32-552/09 от 30.11.2009 (далее – [5]);
- Акт приема-передачи вагонов №12 от 31.03.2010 (далее – [6]);
- Договор купли-продажи № РЕЙЛ-002-2012-П от 29.02.2012 (далее – [7]);
- Акт приема-передачи вагонов №1 от 13.03.2012 (далее – [8]);
- Соглашение о замене стороны по договору аренды [5] от 29.02.2012 (далее – [9]);
- Акт приема-передачи вагонов №35 от 16.04.2012 (далее – [10]);
- Доверенность арендодателя от 12.12.2016 (далее – [11]);
- Письмо Арендодателю от 28.04.2017 (далее – [12]);
- Письмо Арендодателя от 02.05.2017 (далее – [13]);
- Протокол осмотра вещественных доказательств (далее – [14]);

- Акт приема-передачи имущества на ответственное хранение от 16.11.2016 (далее – [15]);
- Уведомление на ремонт вагона № 55298947(далее – [16]);
- Постановление о назначении экспертизы (далее – [17]);
- Заключение эксперта (далее – [18]).

В возражении отмечено, что полезная модель по оспариваемому патенту направлена на достижение следующего технического результата: создание гарантированного перекрытия листа крышки люка по боковым и передней сторонам периметра люка, (обеспечение выбора оптимальных диапазонов размеров перекрытия по передней и боковым сторонам периметра люка и листа крышки люка); достижение более плотного прилегания элементов конструкции узла и уменьшение потерь перевозимого сыпучего груза за счет расчета диапазонов размеров перекрытия; обеспечение установки крышки люка с усредненными параметрами (ширина и длина) в кузов, построенный для эксплуатации в габаритах 03-ВМ, 02-ВМ, 0-ВМ, 1-ВМ, 1-Т, Т, Тпр.

Лицо, подавшее возражение, считает, что все признаки независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, характеризующие расположение крышки относительно кузова, являются существенными.

При этом, по мнению лица, подавшего возражение, все признаки независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, выраженные в виде диапазонов соотношений: «(перекрытие) равное 1,6-10,4 толщины металлического листа крышки люка», «(перекрытие) равное 7,0-19,8 толщины металлического листа крышки люка», «(расстояние) равное 0-45,3 толщины металлического листа крышки люка», а также признак зависимого пункта 3 «(с отгибкой) под углом 41° ... 46° к плоскости металлического листа» не являются существенными для достижения вышеуказанного результата.

В возражении указано, что фирма АО «Алтайвагон» с 2004 года выпускала полувагон модели 12-296-01. При этом данный полувагон включает узел сборки крышки люка и кузова полувагона, который характеризуется всеми существенными признаками формулы полезной модели по оспариваемому патенту.

Таким образом, сведения об узле сборки крышки люка и кузова полувагона стали известными в результате его использования на территории Российской Федерации до даты приоритета полезной модели по оспариваемому патенту.

В отношении несоответствия документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленных на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники, в возражении указано следующее.

По мнению лица, подавшего возражение, все признаки независимого пункта и зависимого пункта 3 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, включающие количественные признаки, выраженные в виде интервала значений не раскрыты в описании полезной модели по оспариваемому патенту с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники.

Один экземпляр возражения в установленном порядке был направлен в адрес патентообладателя.

В ответ на возражение патентообладатель представил отзыв, поступивший в корреспонденции от 15.01.2018.

В отзыве патентообладатель выражается несогласие с доводами возражения и отмечается, что осмотр полувагона модели 12-296-01 нотариусом, по результатам которого был составлен протокол осмотра

[13], проводился 16.11.2016, то есть после даты приоритета полезной модели по оспариваемому патенту (12.01.2016).

На основании вышеуказанного довода патентообладатель считает, что датой, с которой сведения об узле сборки крышки люка и кузова полувагона модели 12-296-01 стали известны, является дата проведения осмотра вещественных доказательств нотариусом (16.11.2016).

Патентообладатель в отзыве указывает на то, что все измерения, проводившиеся в присутствии нотариуса и отраженные в протоколе [13], должны были быть проведены при закрытой, а не открытой крышке люка.

По мнению патентообладателя на фотографиях 4 и 15, представленных в протоколе [13], не визуализируется такой признак независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту как: «передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова».

Кроме того, в отзыве в отношении довода возражения о несоответствии документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленных на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники, отмечено следующее.

Патентообладатель в отзыве указывает, что решение по оспариваемому патенту направлено на достижение следующего технического результата: гарантированное перекрытие листа крышки люка по боковым и передней сторонам периметра люка (обеспечение выбора оптимальных диапазонов размеров перекрытия по передней и боковым сторонам периметра люка и листа крышки люка), более плотное прилегание элементов конструкции узла и к уменьшению потерь перевозимого, сыпучего груза за счет расчета диапазонов размеров перекрытия, учитывающего толщину листа крышки люка; обеспечение установки крышки люка с усредненными параметрами (ширина и длина) в

кузов, построенный для эксплуатации в габаритах 03-ВМ, 02-ВМ, 0-ВМ, 1-ВМ, 1-Т, Т, Тпр; уменьшение повреждаемости верхних листов поперечных балок рамы кузова полувагона от грейферных ковшей, а также от модульных перегружателей при погрузочно-разгрузочных работах; уменьшение повреждаемости крышки люка и элементов конструкции рамы, образующих люк, при выгрузке и загрузке груза; уменьшение потери перевозимого груза и уменьшение ремонтных работ, связанных с устранением остаточных деформаций на крышке люка и раме полувагона; осуществление подгибки по передней и боковым сторонам периметра люка при ремонте полувагона, а также по передней и боковым краям листа крышки люка непосредственно на кузове полувагона без демонтажа крышки люка с кузова полувагона; увеличение срока службы крышки люка до полной ее замены на полувагоне; повышение жесткости конструкции крышки люка по передней обвязке, которая прижимается к нижней обвязке боковой стены кузова полувагона (достижение более плотного прилегания элементов конструкции узла сборки друг к другу и как следствие, уменьшение потерь перевозимого, сыпучего груза); обеспечение перемещения крышки люка при открывании и закрывании в соединительных шарнирах с одновременным заходом (гарантированное перекрытие) задней части листа крышки люка под верхнюю полку верхнего элемента продольной балки рамы во избежание просыпания груза при загрузке и выгрузке, а также усиление заднего края листа крышки люка.

При этом, в отношении несоответствия документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленных на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники, в отзыве указано следующее.

По мнению патентообладателя, приведенные в описании полезной модели по оспариваемому патенту сведения достаточны для выявления специалистом, обладающим общими знаниями в данной области техники, причинно-следственной связи между совокупностью существенных признаков формулы и техническим результатом.

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

С учетом даты подачи заявки, по которой выдан оспариваемый патент (12.01.2016), правовая база для проверки патентоспособности полезной модели по указанному патенту 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 2008г. № 326 и зарегистрированный в Минюсте РФ 24 декабря 2008г., рег. № 12977 (далее – Регламент).

Согласно пункту 1 статьи 1351 Кодекса, полезной модели предоставляется правовая охрана, если она является новой и промышленно применимой.

Согласно пункту 2 статьи 1351 Кодекса, полезная модель является новой, если совокупность ее существенных признаков не известна из уровня техники. Уровень техники в отношении полезной модели включает любые сведения, ставшие общедоступными в мире до даты приоритета полезной модели.

Согласно подпункту (2.2) пункта 9.4 Регламента, 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. Существенность признаков, в том числе признака, характеризующего назначение полезной модели, при оценке новизны определяется с учетом положений пункта 9.7.4.3(1.1) настоящего Регламента. Содержащиеся в независимом пункте формулы полезной модели несущественные признаки не учитываются или обобщаются до степени, достаточной для признания обобщенного признака существенным.

Уровень техники включает ставшие общедоступными до даты приоритета полезной модели опубликованные в мире сведения о средствах того же назначения, что и заявленная полезная модель, а также сведения об их применении в Российской Федерации.

Согласно подпункту (1.1) пункта 9.7.4.3. Регламента 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.

В случае если совокупность признаков влияет на возможность получения нескольких различных технических результатов, каждый из которых может быть получен при раздельном использовании части совокупности признаков, влияющих на получение только одного из этих результатов, существенными считаются признаки этой совокупности, которые влияют на получение только одного из указанных результатов. Иные признаки этой совокупности, влияющие на получение остальных результатов, считаются несущественными в отношении первого из указанных результатов и характеризующими иную или иные полезные модели.

Согласно пункту 2 статьи 1354 Кодекса для толкования формулы полезной модели могут использоваться описание и чертежи.

Согласно пункту 2 статьи 1376 Кодекса заявка на полезную модель должна содержать, в частности:

- описание полезной модели, раскрывающее ее сущность с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели специалистом в данной области техники;
- формулу полезной модели, относящуюся к одному техническому решению, ясно выражающую ее сущность и полностью основанную на ее описании;
- чертежи, если они необходимы для понимания сущности полезной модели.

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

Анализ доводов сторон, касающихся несоответствия документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленных на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники, показал следующее.

В соответствии с описанием к оспариваемому патенту узел сборки крышки люка и кузова полувагона по оспариваемому патенту достигает технического результата заключающегося:

- в гарантируемом перекрытии листа крышки люка по боковым и передней сторонам периметра люка, то есть обеспечить выбор оптимальных диапазонов размеров перекрытия по передней и боковым сторонам периметра люка и листа крышки люка, при этом диапазоны

размеров перекрытия рассчитаны исходя из толщины листа крышки люка, что в свою очередь приводит к более плотному прилеганию элементов конструкции узла и к уменьшению потерь перевозимого, сыпучего груза;

- в обеспечении установки крышки люка с усредненными параметрами (ширина и длина) в кузов, построенный для эксплуатации в габаритах 03-ВМ, 02-ВМ, 0-ВМ, 1-ВМ, 1-Т, Т, Тпр. при указанных параметрах перекрытия листа крышки люка и элементов кузова полувагона, образующих люк;

- в повышении жесткости конструкции крышки люка по передней обвязке, которая прижимается к нижней обвязки боковой стены кузова полувагона, что позволяет достичь более плотного прилегания элементов конструкции узла сборки друг к другу и как следствие, к уменьшению потерь перевозимого, сыпучего груза;

- в уменьшении повреждаемости при выгрузке и загрузке груза верхних листов поперечных балок рамы кузова полувагона, от грейферных ковшей, а также модульных перегружателей при погрузочно-разгрузочных работах;

- в увеличении срока службы крышки люка до полной ее замены на полувагоне;

- в повышении жесткости конструкции крышки люка по боковым плоскостям, которые прижимаются к верхним листам поперечных балок рамы кузова полувагона;

- в обеспечении перемещения крышки люка при открывании и закрывании в соединительных шарнирах с одновременным заходом (гарантированное перекрытие) задней части листа крышки люка под верхнюю полку верхнего элемента продольной балки рамы (верхнюю полку двутавра хребтовой балки) во избежание просыпания груза при загрузке и выгрузке;

- в уменьшении повреждаемости крышки люка и элементов конструкции рамы при выгрузке и загрузке груза;

- в усилении заднего края листа крышки люка (см. описание к оспариваемому патенту стр. 4, 5).

В описании и чертежах заявки, по которой был выдан оспариваемый патент, представленных на дату её подачи, содержится описание конструкции устройства по оспариваемому патенту и сведения об его работе (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 3 - 7).

Причем в соответствии с описанием к полезной модели по оспариваемому патенту узел крышки люка и кузова полувагона содержит люк в полу кузова, образованный нижней обвязкой боковой стены кузова, верхними листами двух соседних поперечных балок рамы кузова, верхней полкой верхнего элемента продольной балки и крышку люка (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 3).

Кроме того, согласно описанию к полезной модели по оспариваемому патенту крышка люка образована металлическим листом с гофрами, у которого боковые и передний края выполнены плоскими, а задний край выполнен с отгибкой и из каркаса, состоящего из боковых обвязок, передней обвязки с установленными на ней запорными кронштейнами, заднего усиливающего элемента (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 3).

При этом на основании описания к полезной модели по оспариваемому патенту также следует, что на крышке люка со стороны заднего усиливающего элемента установлены петли, посредством которых крышка люка шарнирно закреплена на продольной балке рамы кузова и зафиксирована в нижнем положении к нижней обвязке боковой стены посредством запорного механизма (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 3-4).

Кроме того, согласно описанию в решении по оспариваемому патенту при закрытой крышке люка каждая боковая кромка металлического листа крышки люка заходит за боковую кромку верхних листов двух соседних поперечных балок, образуя перекрытие на расстояние (а) равное 1,6-10,4 толщины металлического листа крышки люка (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 4 - 5).

Вместе с этим передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова, образуя перекрытие на расстояние (b) равное 7,0-19,8 толщины металлического листа крышки люка (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 4 - 5).

При этом каждый крайний гофр на металлическом листе крышки люка расположен (приближен) своим основанием к кромке верхнего листа поперечной балки на расстояние (с) равное 0-45,3 толщины металлического листа крышки люка (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 4 - 5).

Кроме того, в соответствии с описанием задний край металлического листа крышки люка выполнен с отгибкой под углом (α) $41^{\circ}\dots 46^{\circ}$ к плоскости металлического листа (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 1 – 8, стр. 4 - 5).

Таким образом, в описании к оспариваемому патенту подробно раскрыты сведения о том, как образуются: перекрытия между крышкой люка и окружающими ее элементами пола кузова вагона при ее закрывании, расстояние, на которое каждый крайний гофр расположен своим основанием к кромке ближайшего верхнего листа поперечной балки, угол под которым выполнена отгибка заднего края металлического листа крышки люка.

Следовательно, можно сделать вывод о том, что документы заявки (описание и чертежи), по которой был выдан оспариваемый патент на полезную модель, представленные на дату её подачи, соответствуют

требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники.

Учитывая вышеизложенное можно констатировать, что в возражении отсутствуют доводы, позволяющие сделать вывод о несоответствии документов заявки, по которой был выдан оспариваемый патент, на дату её подачи, требованию раскрытия сущности полезной модели с полнотой, достаточной для осуществления полезной модели по оспариваемому патенту специалистом в данной области техники.

Анализ доводов сторон, касающихся оценки соответствия полезной модели по оспариваемому патенту условию патентоспособности «новизна», показал следующее.

В соответствии с представленным в возражении договором [1] от 30.11.2009 фирма ОАО «Алтайвагон» изготовила для покупателя ЗАО «Балтийский лизинг» новые люковые полувагоны модели 12-296-01 в количестве пятисот единиц.

Причем согласно акту [2] к договору [1] также датированному 30.11.2009 вышеуказанному покупателю - ЗАО «Балтийский лизинг» были переданы вышеуказанные вагоны, в том числе и вагон с заводским номером 1430.

В соответствии с техническим паспортом [3] вагон с заводским номером 1430 имеет инвентарный номер № 55298947.

Согласно акту [4] от 16.03.2010 новые полувагоны модели 12-296-01, включая и вагон с инвентарным номером №55298947, произведенные фирмой ОАО «Алтайвагон» в соответствии с договором [1], после их изготовления прошли техническую приемку.

При этом факт использования вышеуказанных вагонов для железнодорожных перевозок, в том числе и вагона с инвентарным номером №55298947, подтверждают: договор аренды [5] от 30.11.2009, акт приема-передачи к нему [6] от 31.03.2010, договор купли-продажи [7]

от 29.02.2012, акт приема-передачи к нему [8] от 13.03.2012, соглашение о замене стороны по договору аренды [9] от 29.02.2012 и акт приема-передачи вагонов [10] от 16.04.2012.

Таким образом, документы [1] - [10] подтверждают факт использования на территории Российской Федерации с 30.11.2009 года (до даты приоритета полезной модели по оспариваемому патенту) изделия - люкового полувагона модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947.

При этом в отношении довода патентообладателя, выраженного им в отзыве, о том, что датой, с которой сведения об узле сборки крышки люка и кузова полувагона модели 12-296-01 стали известны, является дата проведения осмотра вещественных доказательств нотариусом и составления протокола [14], а именно дата 16.11.2016, необходимо отметить следующее.

Как было указано в заключении выше полувагон люковый модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947 был произведен и использован на территории Российской Федерации с конца 2009 года, то есть до даты приоритета полезной модели по оспариваемому патенту.

Таким образом, этот довод патентообладателя не имеет подтверждения.

Для пояснения технической сущности проданного люкового полувагона модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947 в возражении приведен протокол его осмотра нотариусом [14].

Данный протокол [14] был составлен после проведения осмотра люкового полувагона модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947.

Протокол [14] включает текстовую часть, таблицу с результатами проведенных измерений, чертежи 1, 2 и фотографии 1 – 41.

Вагон с инвентарным номером №55298947, согласно протоколу осмотра [14] содержит узел сборки крышки люка и кузова полувагона.

Можно согласиться с лицом, подавшим возражение в том, что узел сборки крышки люка и кузова полувагона, содержащийся в вагоне с инвентарным номером №55298947, имеет люк в полу кузова, образованный нижней обвязкой боковой стены кузова, верхними листами двух соседних поперечных балок рамы кузова, верхней полкой верхнего элемента продольной балки рамы кузова.

Данный узел также включает крышку люка, состоящую из металлического листа, у которого боковые и передний края выполнены плоскими, а задний край выполнен из каркаса, имеющего боковые, переднюю и заднюю обвязки.

Кроме того, при закрытой крышке люка в узле сборки крышки люка и кузова полувагона по протоколу [14] каждая боковая кромка металлического листа крышки люка заходит за боковую кромку верхнего листа поперечной балки, образуя перекрытие, вместе с этим передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова, также образуя перекрытие.

При этом можно согласиться с доводом патентообладателя о том, что признак независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, касающийся того, что передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова, не визуализируется на фотографиях 4 и 15 к протоколу [14].

Необходимо отметить, что наличие указанного признака отмечено в протоколе [14] (см. см. протокол осмотра [14] стр. 3, 4-й абзац сверху).

Кроме того, анализ фотографии 15 к протоколу [14] показал, что все изображенные на этой фотографии передние кромки металлического листа крышки каждого закрытого люка заходят за кромку нижней обвязки боковой стены кузова.

Передняя кромка крышки открытого люка на фотографиях 11 и 12, приведенных в протоколе [14], сильно отличается по цвету от остальной поверхности крышки люка. Это обстоятельство на основании сведений,

имеющихся в протоколе [14], объясняется тем, что поверхность передней кромки люка содержит меньшее количество налипших остатков сыпучего груза.

Данное цветовое отличие передней и боковых кромок крышки люка от остальной ее поверхности указывает на то, что перевозимый сыпучий груз не располагался на кромках крышки люка, что возможно только при их захождении за кромку нижней обвязки боковой стены кузова и за боковые кромки верхнего листа поперечной балки.

Таким образом, признак независимого пункта формулы, касающийся того, что передняя кромка металлического листа крышки люка заходит за кромку нижней обвязки боковой стены кузова, присущ вагону с инвентарным номером №55298947 согласно протоколу его осмотра.

При этом, можно констатировать, что вагон с инвентарным номером №55298947, согласно протоколу его осмотра [14] не характеризуется наличием признаков независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, касающихся наличия гофров на металлическом листе крышке люка, выполнения заднего края металлического листа крышки люка с отгибкой, а также того, что при закрытой крышке люка каждый крайний гофр на металлическом листе крышки люка расположен своим основанием к кромке ближайшего верхнего листа поперечной балки на расстояние, равное 0-45,3 толщины металлического листа крышки люка.

При этом первые два отличительных признака, касающихся наличия гофров на металлическом листе крышке люка и выполнения заднего края металлического листа крышки люка с отгибкой, отнесены в возражении к существенным, а третий, касающийся того, что при закрытой крышке люка каждый крайний гофр на металлическом листе крышки люка расположен своим основанием к кромке ближайшего верхнего листа поперечной балки на определенное расстояние, к несущественным.

При этом, нельзя согласиться с мнением лица, подавшего возражение, в том, что признак независимого пункта формулы, отнесенный им к существенным и касающийся наличия гофров на крышке люка, характеризует вагон с инвентарным номером №55298947, согласно протоколу его осмотра [14].

Известно, что гофром называется волнообразная складка на поверхности ткани, бумаги и металла или на поверхности изделия из них (см. Большой толковый словарь русского языка. Санкт-Петербург. «Норинт», 1998, стр. 224).

В соответствии с описанием к оспариваемому патенту крышка люка 14 состоит из металлического листа 15 с гофрами 16 (см. описание к оспариваемому патенту стр. 3).

Причем на фигурах 3 - 5 описания к оспариваемому патенту визуализируется, что каждый гофр 16 возвышается над поверхностью образующего его листа и по форме представляет собой выпуклую складку (см. описание к оспариваемому патенту фиг. 3-5).

Необходимо обратить внимание на то, что данный признак независимого пункта 1 формулы полезной модели упомянут в текстовой части протокола [14] (см. протокол осмотра [13] стр. 3, 4-й абзац сверху).

Однако, на photographиях 11 – 17 к протоколу [14] на металлическом листе крышки люка вагон с инвентарным номером №55298947 наблюдаются плоские контрастные полосы, которые в соответствии с вышеуказанным определением не являются гофрами (см. протокол осмотра [14] фотографии 11 – 17).

Следовательно, признак независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, отнесенный в возражении к существенным и касающийся выполнения крышки люка с гофрами, не визуализируется на изображениях вагона с инвентарным номером №55298947, согласно протоколу его осмотра [14].

Таким образом, на основании сведений, представленных в протоколе [14] может быть сделан вывод о том, что данный признак не присущ вагону с инвентарным номером №55298947.

Кроме того, нельзя согласиться с мнением лица, подавшего возражение, в том, что признак независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, отнесенный им к существенным и касающийся выполнения заднего края металлического листа крышки люка с отгибкой, присущ вагону с инвентарным номером №55298947 согласно протоколу его осмотра [14].

Так, этот признак не перечислен в текстовой части протокола [14] и не визуализируется на фотографиях вагона с инвентарным номером №55298947.

Поэтому признак независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, отнесенный в возражении к существенным и касающийся выполнения заднего края металлического листа крышки люка с отгибкой, не характеризует вагон с инвентарным номером №55298947 согласно протоколу его осмотра [14].

Исходя из изложенного, следует, что в возражении не приведены сведения об устройстве, которому присущи все признаки независимого пункта формулы полезной модели по оспариваемому патенту, отнесенные в возражении к существенным.

При этом необходимо отметить, что анализ существенности признака независимого пункта 1 формулы полезной модели по оспариваемому патенту, касающегося того, что при закрытой крышке люка каждый крайний гофр на металлическом листе крышки люка расположен своим основанием к кромке ближайшего верхнего листа поперечной балки на определенное расстояние, при сделанном выше выводе не проводился.

Признаки зависимых пунктов формулы полезной модели по оспариваемому патенту также не анализировались.

Что касается источников информации [11] - [13], то они представляют собой переписку лица, подавшего возражение, с владельцем вагонов, изготовленных в соответствии с договором [1], доверенность, выданную владельцем вышеуказанных вагонов физическому лицу – Добрыдневу П.В.

Необходимо отметить, что данные документы не содержат каких-либо сведений о конструкции узла сборки крышки люка и кузова полувагона люкового модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947.

В отношении акта приема-передачи имущества [15] от 16.11.2016 следует отметить, что он содержит перечень элементов автосцепного устройства №00221, снятых с вагона №55298947, которые были упакованы, опечатаны и переданы для хранения на склад АО «Тихвинский Сборочный завод «Титран-Экспресс» на ответственное хранение.

В данном документе не содержатся какие-либо сведения, которые могли бы изменить сделанный выше вывод.

В отношении уведомления на ремонт вагона с инвентарным номером №55298947 [16] необходимо отметить, что в нем приведена информация о месте подачи вагона на ремонт, наименовании неисправностей и виде требуемого ремонта.

При этом уведомление [16] не содержит сведений о каких-либо элементах вагона с инвентарным номером №55298947, а именно его узле сборки крышки люка и кузова.

В отношении документа [17] следует отметить, что он представляет собой постановление нотариуса о назначении экспертизы полувагона люкового модели 12-296-01 с инвентарным номером №55298947 и поручении ее проведения эксперту (Станковскому В.М.) и соответственно в нем не раскрыты какие-либо сведения о конструкции данного вагона.

Что касается источника информации [18], то он является заключением эксперта Станковского В.М., составленным по результатам

проведения экспертизы указанного вагона, назначенной постановлением нотариуса [17], и представляет собой его частное мнение.

Заключение эксперта Станковского В.М. [18] включает текстовую часть и фотографии с изображением узла сборки крышки люка и кузова полувагона люкового модели 12-296-01 с номером №55298947.

При этом, необходимо отметить, что на приведенных в заключении [18] photographиях не визуализируются признаки независимого пункта 1 формулы по оспариваемому патенту, отнесенные в возражении к существенным и касающиеся выполнения крышки люка с гофрами, а также выполнения заднего края металлического листа крышки люка с отгибкой.

Поэтому содержание заключения [18] не может изменить сделанного выше вывода.

В корреспонденции, поступившей после проведения заседания коллегии 14.02.2018 лицо, подавшее возражение, представило особое мнение, в котором указало, что заключение эксперта Станковского В.М. [18] должно было быть рассмотрено на заседании коллегии и не могло быть исключено из рассмотрения.

Так, по мнению лица, подавшего возражение, анализ заключения эксперта Станковского В.М. [18] позволил бы оценить наличие в полувагоне люковом модели 12-296-01 таких признаков независимого пункта формулы по оспариваемому патенту как наличие гофр на поверхности крышки люка, а также наличие отгибки на крышки люка.

В отношении этих доводов лица, подавшего возражение, следует отметить, что резолютивная часть решения коллегии, оглашенная на заседании коллегии, была принята после завершения рассмотрения возражения и всех прилагаемых к нему материалов (см. пункт 2.2, 4.7 Правил ППС).

При этом, как было указано выше, сведения, содержащиеся в заключении [18] не изменяет сделанного выше вывода.

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

отказать в удовлетворении возражения, поступившего 24.11.2017, патент Российской Федерации на полезную модель №165913 оставить в силе.