

Палата по патентным спорам в соответствии с 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 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение НТЦ "Вагон-тормоз" (далее – лицо, подавшее возражение), поступившее в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 03.10.2005, против выдачи патента Российской Федерации на изобретение №2241617, при этом установлено следующее.

Патент Российской Федерации на изобретение №2241617 "Пневматическая тормозная система железнодорожного транспортного средства " выдан по заявке № 2004102371/11 с приоритетом от 29.01.2004 на имя ОАО МТЗ Трансмаш со следующей формулой изобретения:

"1. Пневматическая тормозная система железнодорожного транспортного средства, содержащая воздухораспределитель с органами двух и трех давлений, размещенными в корпусах, устанавливаемых на двухкамерном кронштейне, с пневматической связью с запасным резервуаром, с тормозным цилиндром пневматической тормозной системы и с имеющей тройники, разобщительные и концевые краны, соединительные рукава тормозной магистрали, пневматически соединенной с устройством подачи управляющих пневматических сигналов, связанным с источником сжатого воздуха, при этом воздухораспределитель имеет отпускной клапан, рабочие, золотниковые, магистральную и ускорительную камеры, каналы и отверстия, пневматически связывающие упомянутые камеры между собой и с рабочей и золотниковой камерами двухкамерного кронштейна, а в органе двух давлений воздухораспределителя размещена подвижная перегородка, разделяющая его магистральную и золотниковую камеры, плунжер, взаимодействующий с подвижной перегородкой и имеющий отверстия для связи рабочих камер воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна с золотниковыми камерами

воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна и с ускорительной и магистральной камерами, связанными между собой дроссельным отверстием, отличающаяся тем, что она снабжена устройством дистанционной разрядки тормоза, размещенным в воздухораспределителе и имеющим подвижную перегородку, взаимодействующую с подпружиненным клапаном и разделяющую полости, одна из которых сообщена с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна, связанными в начальный момент отпуска тормоза с ускорительной камерой одним из отверстий плунжера органа двух давлений, а вторая полость связана каналом, снабженным дросселем, с золотниковыми камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна, сообщенными в процессе отпуска тормоза с рабочими камерами воздухораспределителя и двухкамерного кронштейна другим отверстием плунжера органа двух давлений, при этом упомянутая вторая полость соединена с магистральной камерой каналом, перекрываемым подпружиненным клапаном, взаимодействующим с подвижной перегородкой устройства дистанционной разрядки тормоза.

2. Пневматическая тормозная система по п.1, отличающаяся тем, что в пневматическую связь воздухораспределителя пневматической тормозной системы с тормозным цилиндром включено устройство автоматического регулирования грузовых режимов торможения железнодорожного транспортного средства".

Против выдачи данного патента в Палату по патентным спорам в соответствии с подпунктом 1) пункта 1 статьи 29 Патентного закона Российской Федерации от 23.09.1992 №3517-1, в редакции Федерального закона "О внесении изменений и дополнений в Патентный закон Российской Федерации " № 22 – ФЗ от 07.02.2003 (далее – Закон) было подано возражение, мотивированное несоответствием изобретения по оспариваемому патенту условию патентоспособности "новизна".

В возражении указано, что "...в уровне техники выявлено средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в предложенной заявителем формуле изобретения...".

В подтверждение данного мнения лицом, подавшим возражение, приведены следующие материалы:

Копия книги В.И.Крылов, В.В.Крылов, Автоматические тормоза подвижного состава, М., Транспорт, изд. третье, 1977, стр. 141-144, рис. 138 – далее [1].

Копия описания изобретения по а.с. СССР №532543, опубликованного 25.10.1976 – далее [2].

Копия описания изобретения по а.с. СССР №557944, опубликованного 15.05.1977– далее [3].

Копия описания изобретения по а.с. СССР №1525051, опубликованного 30.11.1989– далее [4].

Копия описания изобретения по патенту РФ №2015045, опубликованного 30.06.1994- далее [5].

Копия книги В.И.Крылов и др., Тормозное оборудование железнодорожного подвижного состава, справочник, М., Транспорт, 1989, с. 177, рис. 132 - далее [6].

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

С учетом даты поступления заявки правовая база для оценки соответствия оспариваемого патента условиям патентоспособности включает упомянутый выше Закон и Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретения, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003 №82, зарегистрированным в Министерстве юстиции Российской Федерации 30.06.2003, регистрационный № 4852 (далее – Правила ИЗ).

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретение является

новым, если оно не известно из уровня техники.

В соответствии с подпунктом (1) пункта 19.5.2 Правил ИЗ проверка новизны изобретения проводится в отношении всей совокупности признаков, содержащихся в независимом пункте формулы изобретения.

В соответствии с подпунктом (4) пункта 19.5.2 Правил ИЗ изобретение признается известным из уровня техники и не соответствующим условию новизны, если в уровне техники выявлено средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в предложенной заявителем формуле изобретения, включая характеристику назначения.

Анализ доводов, представленных в возражении, показал следующее.

Независимый пункт формулы изобретения оспариваемого патента содержит признак наличия запасного резервуара, имеющего пневматическую связь с воздухораспределителем, признаки наличия тройников, разобщительных и концевых кранов, соединительных рукавов, а также признак наличия отпускного клапана. Ни в одном из указанных выше источников информации [1] - [6] не описаны средства, которые характеризовались бы наличием таких признаков.

Данное обстоятельство позволяет сделать вывод о том, что из уровня техники, представленного в возражении, не известно средство, которому присущи признаки, идентичные всем признакам, содержащимся в формуле изобретения оспариваемого патента. Следовательно, оно соответствует условию патентоспособности "новизна" (подпункт (4) пункта 19.5.2 Правил ИЗ, пункт 1 статьи 4 Закона).

Особое мнение, высказанное представителем лица, подавшего возражение, о том, что пневматическая часть тормозных систем грузового подвижного состава, содержащая вышеуказанные признаки, известна (книга В.Г.Иноземцев, И.В.Абашкин, Тормозное и пневматическое оборудование подвижного состава, М., Транспорт, 1984, с.17, 119) не может быть принято во внимание, поскольку данный источник

информации отсутствовал в материалах поданного возражения.

Таким образом, доводы, изложенные в возражении, поступившем в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 03.10.2005, не обосновывают неправомерность выдачи патента на изобретение №2241617.

Учитывая изложенное, Палата по патентным спорам решила:

Отказать в удовлетворении возражения, поступившего в федеральный орган исполнительной власти по интеллектуальной собственности 03.10.2005, патент Российской Федерации на изобретение №2241617 оставить в силе.