

Палата по патентным спорам Роспатента (далее – Палата по патентным спорам) в соответствии с Правилами подачи возражений, заявлений и их рассмотрения в Палате по патентным спорам Роспатента, утвержденными приказом Роспатента от 22.04.2003 № 56 и зарегистрированными в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение, поступившее 05.04.2006, поданное Государственным образовательным учреждением высшего профессионального образования "Самарская государственная академия путей сообщения" (далее – заявитель) на решение Федерального института промышленной собственности (далее – ФИПС) от 13.02.2006, при этом установлено следующее.

Заявлено изобретение "Способ выгрузки длинномерных изделий с подвижного железнодорожного состава", совокупность признаков которого изложена в формуле изобретения, скорректированной заявителем и представленной в корреспонденции 12.12.2005 в следующей редакции:

" 1. Способ выгрузки рельсовых путей с подвижного железнодорожного состава, заключающийся в том, что рельсовые плети отсоединяют от транспортного закрепления на подвижном составе, начальные концы выгружаемых рельсовых плетей соединяют выгрузочными тросами с краном, регулируют натяжение выгрузочных тросов, начальные концевые участки выгружаемых рельсовых плетей стропуют рельсовыми захватами и приподнимают, выводят подвижной состав из-под начальных концевых участков рельсовых плетей, перемещают кран с приподнятыми начальными концевыми участками и прикрепленными к нему выгрузочными тросами концевые участки рельсовых плетей в направлении к платформам или в направлении от платформ с невыгруженными участками рельсовых плетей, затормаживают кран, отсоединяют выгрузочные тросы от концов выгружаемых рельсовых плетей после ослабления их напряжения, опускают начальные концы выгружаемых рельсовых плетей на подкладки, закрепляют выгруженные участки рельсовых плетей на подкладках, растормаживают кран, перемещают кран вслед за подвижным составом, выгружающим рельсовые

плети, останавливают подвижной состав с невыгруженными конечными концевыми участками рельсовых плетей, стропуют рельсовыми захватами и приподнимают конечные концевые участки рельсовых плетей, полностью выводят подвижной состав из-под рельсовых плетей, опускают конечные концевые участки рельсовых плетей на подкладки и закрепляют их, отличающийся тем, что отсоединенные от транспортного закрепления на подвижном составе рельсовые плети перемещают на подвижном составе до получения забега их торцов относительно друг друга, величина которого определяется по формуле:

$$\Delta l_i = \frac{S_i \cdot L_i}{R_i}$$

где S_i - расстояние в плане между осями головок рельсов выгружаемых рельсовых плетей и осями подкладок, на которые они выгружаются в м.;

L_i - средняя длина выгружаемых рельсовых плетей в м.;

R_i - радиус кривой, в пределах которой выгружаются рельсовые плети в м.

".

При экспертизе заявки по существу к рассмотрению была принята данная формула изобретения за исключением признака "в пределах которой выгружаются рельсовые плети" отсутствующего, по мнению экспертизы, в первоначальных материалах заявки.

По результатам рассмотрения ФИПС принял решение об отказе в выдаче патента из-за несоответствия заявленного изобретения условию патентоспособности "промышленная применимость" 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" № 22 - ФЗ от 07.02.2003 (далее – Закон).

Этот вывод мотивирован тем, что из материалов заявки невозможно уяснить "о радиусе какой кривой идет речь и где она находится".

Заявитель выразил несогласие с решением ФИПС и в своем возражении

отметил, что для специалиста является очевидным, что для перевозки рельсовых плетей бесстыкового пути используется подвижной состав из платформ, оснащенных роликовыми опорами, который может одновременно перевозить до двенадцати пар рельсовых плетей различной длины. При этом отдельные пары рельсовых плетей "погружены на подвижной состав на такие роликовые опоры, располагаясь на которых, расстояния между осями головок рельсовых плетей и подкладок будут разными". Кроме того, в возражении отмечено, что, как следует из книги "Технические указания по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути", Москва, "Транспорт", 2000 [1], термины "подкладка" и "основание" равнозначны.

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

С учетом даты поступления заявки правовая база для оценки охраноспособности заявленного изобретения включает упомянутый выше Закон и 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 (далее – Правила).

В соответствии с пунктом 1 статьи 4 Закона изобретению предоставляется правовая охрана, если оно является новым, имеет изобретательский уровень и промышленно применимо.

В соответствии с пунктом 1 статьи 20 Закона заявитель имеет право внести в документы заявки на изобретение, полезную модель или промышленный образец исправления и уточнения без изменения сущности заявленных изобретения, полезной модели или промышленного образца до принятия по этой заявке решения о выдаче патента на изобретение, полезную модель или промышленный образец либо решения об отказе в выдаче патента. Дополнительные материалы изменяют сущность заявленных изобретения или полезной модели, если они содержат признаки, подлежащие включению в

формулу изобретения или полезной модели и отсутствующие на дату подачи заявки в описании, а также в формуле изобретения или полезной модели в случае, если заявка на дату ее подачи содержала формулу изобретения или полезной модели.

Согласно подпункту (2) пункта 19.5.1 Правил при установлении возможности использования изобретения в промышленности, сельском хозяйстве, здравоохранении и других отраслях деятельности проверяется, указано ли назначение изобретения в описании, содержащемся в заявке на дату подачи (если на эту дату заявка содержала формулу изобретения - то в описании или формуле изобретения), а в случае испрашивания приоритета, более раннего, чем дата подачи - также в документах, послуживших основанием для испрашивания такого приоритета. Кроме того, проверяется приведены ли в описании, содержащемся в заявке, и в указанных документах средства и методы, с помощью которых возможно осуществление изобретения в том виде, как оно охарактеризовано в каждом из пунктов формулы изобретения. При отсутствии таких сведений в указанных документах допустимо, чтобы упомянутые средства и методы были описаны в источнике, ставшем общедоступным до даты приоритета изобретения. Кроме того, следует убедиться в том, что в случае осуществления изобретения по любому из пунктов формулы действительно возможна реализация указанного заявителем назначения.

Существо изобретения выражено в приведённой выше уточнённой формуле изобретения, которую Палата по патентным спорам принимает к рассмотрению за исключением признака "в пределах которой выгружаются рельсовые плети", который, как правомерно отмечено в решении ФИПС, отсутствует в формуле и описании первоначальных материалов заявки и, следовательно, не может быть принят во внимание согласно требованиям процитированного выше пункта 1 статьи 20 Закона.

В описании заявки отмечено, что "изобретение относится к железнодорожному транспорту и может быть использовано при выгрузке

рельсовых плетей бесстыкового пути с железнодорожного подвижного состава".

При этом из книги [1], следует, что понятие "радиус кривой" является общеупотребимым в области техники, к которой относится заявленное изобретение. Так, на с. 4 данного источника информации отмечено, что "бесстыковой путь должен укладываться в прямых участках и в кривых радиусом не менее 350 м." и " ... укладку бесстыкового пути в кривых радиусом не менее 600м.", а на с. 9 – "плети, укладываемые в кривых, должны иметь разную длину по наружной и внутренней нитям". Таким образом очевидно, что термин "радиус кривой" широко используется в литературе, относящейся к железнодорожному транспорту и под ним понимается средний радиус криволинейного участка пути между радиусами наружной и внутренней нитей.

Однако, в математическое выражение, имеющееся в заявленной формуле кроме параметра " R_i - радиус кривой", проанализированного выше, входят такие характеристики как " S_i - расстояние в плане между осями головок рельсов выгружаемых рельсовых плетей и осями подкладок, на которые они выгружаются" и " L_i - средняя длина выгружаемых рельсовых плетей".

При этом в первоначальных материалах заявки не содержится информации о том, что конкретно подразумевается под термином "выгружаемые рельсовые плети": все плети, изначально находящиеся на подвижном железнодорожном составе и подлежащие последующей выгрузке, или пара плетей, выгружаемых одновременно и укладываемых по наружной и внутренней нитям. Т.о. под величиной S_i можно понимать как среднюю длину всех находящихся на платформе и выгружаемых в процессе укладки пути рельсовых нитей, так и среднюю длину только двух из выгружаемых нитей.

Кроме того, как следует из пояснений заявителя, приведенных в возражении, расстояния в плане между осями конкретной головки рельса выгружаемых рельсовых плетей и осями подкладок будет различными для

каждой пары рельсовая плеть-подкладка и определяться положением на платформе роликовых опор, на которых расположены выгружаемые рельсовые плети. Однако, поскольку плети укладываются по наружной и внутренним нитям, подкладки также расположены по наружной и внутренней нитям. В первоначальных материалах заявки не указано, расстояние между осью головки рельсов какой именно из расположенных на платформе рельсовых плетей и осью какой именно подкладки (расположенной на наружной или внутренней нити) подразумевается под величиной S_i .

Здесь следует отметить, что в описании заявки содержится два примера расчета величины забега торцов рельсовых плетей друг относительно друга, причем согласно материалам заявки, получение данного забега обусловлено наличием операции перемещения рельсовых плетей. Но в первом из указанных заявителем частных случаев, когда $R_i = \infty$, в результате перемещения рельсовых плетей зазор между их торцами не образуется, что противоречит сущности заявленного способа. Во втором из указанных частных случаев, когда оси головок рельсов выгружаемых рельсовых плетей располагаются над осями подкладок, S_i должно быть равно нулю, т.к. это "расстояние в плане" и, следовательно, при подстановке S_i в формулу изобретения, величина указанного выше зазора также нулевая. Однако, согласно описанию, в этом случае S_i становится равным половине расстояния между осями рельсовых плетей, что не вытекает из имеющегося в формуле математического выражения и свидетельствует о том, что имеющаяся в материалах заявки расшифровка смысла входящих в математическое выражение характеристик не отражает сущность заявленного способа.

При этом необходимо подчеркнуть, что в описании заявки не содержится чертежа, поясняющего формулу заявленного изобретения и смысл, вкладываемый заявителем в понятия L_i и S_i примера конкретного расчета забега торцов рельсовых плетей относительно друг друга.

Таким образом, на основании изложенного, можно сделать однозначный вывод о том, что указанное в формуле предложенного

изобретения математическое выражение не дает возможность рассчитать величину забега торцов рельсовых плетей относительно друг друга, и, следовательно, реализовать заявленный способ в том виде, как он охарактеризован в заявленной формуле изобретения.

Указанные выше обстоятельства не позволяют признать предложенное изобретение соответствующим условию патентоспособности "промышленная применимость".

Учитывая изложенное, Палата по патентным спорам решила:

удовлетворить возражение, поступившее 05.04.2006, изменить решение ФИПС от 13.02.2006, и отказать в выдаче патента по заявке №2004135126/11 по обстоятельствам, выявленным в ходе заседания коллегии.