

ЗАКЛЮЧЕНИЕ
коллегии палаты по патентным спорам
по результатам рассмотрения ☒ возражения ☐ заявления

Коллегия палаты по патентным спорам в порядке, установленном пунктом 3 статьи 1248 Гражданского кодекса 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, зарегистрированными в Министерстве юстиции Российской Федерации 08.05.2003 № 4520 (далее – Правила ППС), рассмотрела возражение, поступившее 04.06.2013 от компании ЭЙРБАС ОПЕРЕЙШНЗ ГМБХ, Германия (далее – заявитель) на решение Федеральной службы по интеллектуальной собственности (далее – Роспатент) от 20.02.2013 об отказе в выдаче патента на изобретение по заявке 2010115995/11, при этом установлено следующее.

Заявлена группа изобретений "Диагностическая система и способ обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата", совокупность признаков которой изложена в формуле, представленной в корреспонденции от 29.06.2010, в следующей редакции:

«1.Диагностическая система, обеспечивающая обнаружение критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, которая содержит: блок обнаружения критического состояния, когда фюзеляж находится в первом положении сборки; и выходное устройство, предназначенное для вывода оператору информации о местоположении критического состояния в случае его обнаружения; причем диагностическая система выполнена с возможностью предотвращения перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния, в результате чего предотвращается

повреждение фюзеляжа; и с возможностью разблокирования, чтобы можно было переместить фюзеляж в следующее положение после устранения источника ошибки.

2. Диагностическая система по п.1, предназначенная для предотвращения перевода фюзеляжа из первого состояния сборки во второе состояние сборки в случае обнаружения критического состояния.

3. Диагностическая система по одному из предыдущих пунктов, в которой критическое состояние соответствует разнице в местоположении между заданным состоянием и действительным состоянием диагностической системы и фюзеляжа.

4. Диагностическая система по п.1, в которой блок обнаружения содержит датчик, в качестве которого может использоваться оптический датчик, или датчик давления и переключатель.

5. Диагностическая система по п.4, в которой в качестве датчика использован фотодатчик или лазер.

6. Диагностическая система по п.1, в которой выходное устройство предназначено для отображения оператору информации о местоположении, в котором обнаружена критическое состояние, путем выделения этого местоположения на графическом представлении заданного состояния.

7. Диагностическая система по п.1, предназначенная для проведения работ по перемещению крыла летательного аппарата из первого положения во второе положение.

8. Диагностическая система по п.1, в которой действия по выводу информации о местоположении и предотвращению перемещения фюзеляжа

из первого положения во второе положение выполняются в автоматическом режиме.

9. Способ обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, включающий: обнаружение критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывод оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращение перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещение фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа.

10. Способ по п.9, включающий дополнительно стадию предотвращения перевода фюзеляжа из первого состояния сборки во второе состояние сборки в случае обнаружения критического состояния.

11. Машиночитаемый носитель, на котором хранится компьютерная программа, предназначенная для обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, которая при ее выполнении процессором обеспечивает выполнение процессором следующих стадий: обнаружение критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывод оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращение перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещение фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению

обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа.

12. Элемент программы, предназначенный для обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, который при ее выполнении процессором обеспечивает выполнение процессором следующих стадий: обнаружение критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывод оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращение перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещение фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа.

13. Устройство обработки данных, предназначенное для обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, содержащее: запоминающее устройство для хранения информации о заданном состоянии фюзеляжа; процессор, предназначенный для: обнаружения критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывода оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращения перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещения фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа».

По результатам рассмотрения заявки по существу Роспатентом было принято решение от 20.02.2013 об отказе в выдаче патента на изобретение в связи с тем, что изобретение по независимому пункту 11 заявленной формулы не относится к решению, являющемуся изобретением, в соответствии с требованиями пункта 5 статьи 1350 Кодекса.

В решении об отказе в выдаче патента отмечено, что заявленный носитель по независимому пункту 11 отличается от известного из патентного документа № 2233011 (далее-[1]) носителя лишь записанной на нем компьютерной программой, которая используется процессором для обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата. Причем, заявленный машиночитаемый носитель не приобретает никаких новых свойств в результате записи на нем компьютерной программы (программы ЭВМ).

В отношении группы изобретений, охарактеризованных в независимых пунктах 1,9,12,13 заявленной формулы, в решении Роспатента сделан вывод об их соответствии всем условиям патентоспособности.

Заявитель подал в соответствии с пунктом 3 статьи 1387 Кодекса возражение, в котором просит отменить решение об отказе в выдаче патента. При этом в возражении представлена уточненная формула изобретения.

По мнению заявителя, скорректированная формула соответствует всем условиям патентоспособности, поскольку не содержит того объекта, который в решении об отказе был признан непатентоспособным.

Изучив материалы дела и заслушав участников рассмотрения возражения, коллегия палаты по патентным спорам установила следующее.

С учетом даты подачи международной заявки (29.11.2007) правовая база для оценки охраноспособности заявленной группы изобретений

включает Патентный закон Российской Федерации от 23 сентября 1992 г. № 3517-1 с изменениями и дополнениями, внесенными Федеральным законом от 07.02.2003 № 22-ФЗ (далее – Закон), Правила составления, подачи и рассмотрения заявки на выдачу патента на изобретение, утвержденные приказом Роспатента от 06.06.2003, № 82 и зарегистрированным Минюстом Российской Федерации 30.06.2003, № 4852 с изменениями, внесенными приказом Роспатента от 11.12.2003 (далее – Правила ИЗ), и Правила ППС.

Согласно пункту 4 статьи 3 Закона объем правовой охраны, предоставляемый патентом на изобретение или полезную модель, определяется их формулой.

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

Согласно пункту 2 статьи 4 Закона не являются изобретениями программы для ЭВМ.

Согласно подпункту 3 пункта 19.5.4 Правил если заявлена группа изобретений, проверка патентоспособности проводится в отношении каждого из входящих в нее изобретений. Патентоспособность группы изобретений может быть признана только тогда, когда патентоспособны все изобретения группы.

Согласно пункту 4.9 Правил ППС при рассмотрении возражения, коллегия Палаты по патентным спорам вправе предложить лицу, подавшему заявку на выдачу патента на изобретение, внести изменения в формулу изобретения, если эти изменения устраняют причины, послужившие единственным основанием для вывода о несоответствии рассматриваемого объекта условиям патентоспособности, а также основанием для вывода об отнесении заявленного объекта к перечню решений (объектов), не

признаваемых патентоспособными изобретениями.

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

Анализ доводов, содержащихся в решении Роспатента и касающихся независимого пункта 11 заявленной формулы не проводился, поскольку в возражении отсутствуют какие-либо аргументы в отношении неправомерности признания решения по данному пункту.

В соответствие с пунктом 4.9 Правил ППС коллегия ППС приняла к рассмотрению содержащуюся в возражении измененную формулу, представление которой устраняет причины, послужившие единственным основанием для вывода об отказе в выдаче патента на изобретение (см. выше).

Относительно решений, охарактеризованных в независимых пунктах 1,9,12,13 предложенной формулы в решении Роспатента указано, что они соответствуют всем условиям патентоспособности.

При этом следует подчеркнуть, что уточнение формулы изобретения было произведено путем исключения непатентоспособного объекта (независимый пункт 11), поэтому оснований для направления материалов заявки на дополнительный информационный поиск не имелось.

Учитывая вышеизложенное, коллегия палаты по патентным спорам пришла к выводу о возможности

удовлетворить возражение, поступившее 04.06.2013, отменить решение Роспатента от 20.02.2013 и выдать патент Российской Федерации на изобретение по заявке № 2010115995/11 с формулой, уточненной заявителем.

(21) 2010115995/11

(51) **B23P 19/04** (2006.01)

I64F 5/00 (2006.01)

(54)(57)

«1.Диагностическая система, обеспечивающая обнаружение критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, которая содержит: блок обнаружения критического состояния, когда фюзеляж находится в первом положении сборки; и выходное устройство, предназначенное для вывода оператору информации о местоположении критического состояния в случае его обнаружения; причем диагностическая система выполнена с возможностью предотвращения перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа; и с возможностью разблокирования, чтобы можно было переместить фюзеляж в следующее положение после устранения источника ошибки.

2. Диагностическая система по п.1, предназначенная для предотвращения перевода фюзеляжа из первого состояния сборки во второе состояние сборки в случае обнаружения критического состояния.

3. Диагностическая система по одному из предыдущих пунктов, в которой критическое состояние соответствует разнице в местоположении между заданным состоянием и действительным состоянием диагностической системы и фюзеляжа.

4. Диагностическая система по п.1, в которой блок обнаружения содержит датчик, в качестве которого может использоваться оптический датчик, или датчик давления и переключатель.
5. Диагностическая система по п.4, в которой в качестве датчика использован фотодатчик или лазер.
6. Диагностическая система по п.1, в которой выходное устройство предназначено для отображения оператору информации о местоположении, в котором обнаружена критическое состояние, путем выделения этого местоположения на графическом представлении заданного состояния.
7. Диагностическая система по п.1, предназначенная для проведения работ по перемещению крыла летательного аппарата из первого положения во второе положение.
8. Диагностическая система по п.1, в которой действия по выводу информации о местоположении и предотвращению перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение выполняются в автоматическом режиме.
9. Способ обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, включающий: обнаружение критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывод оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращение перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещение фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа.

10. Способ по п.9, включающий дополнительно стадию предотвращения перевода фюзеляжа из первого состояния сборки во второе состояние сборки в случае обнаружения критического состояния.

11. Устройство обработки данных, предназначенное для обнаружения критического состояния при сборке фюзеляжа летательного аппарата, содержащее: запоминающее устройство для хранения информации о заданном состоянии фюзеляжа; процессор, предназначенный для: обнаружения критического состояния, когда фюзеляж находится в первом состоянии сборки; вывода оператору информации о местоположении в случае обнаружения критического состояния; предотвращения перемещения фюзеляжа из первого положения во второе положение в случае обнаружения критического состояния; перемещения фюзеляжа в следующее положение после устранения источника ошибки; причем информация о местоположении относится к местоположению обнаруженного критического состояния, в результате чего предотвращается повреждение фюзеляжа».

Примечание: при публикации сведений о выдаче патента будет использовано описание в редакции заявителя.