

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970

Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las que se confirieron en el numeral 34 del artículo 3 del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante Resolución No. 61522 del 14 de octubre de 2014, la Superintendencia de Industria y Comercio concedió parcialmente patente de invención a la creación denominada: “MÉTODO DE DETECCIÓN DE LA POSICIÓN DE UN CARRIL USANDO IDENTIFICACIÓN POR RADIO FRECUENCIA”, para las reivindicaciones 11 a 13, al estimar que cumplieron los requisitos de patentabilidad de que trata el artículo 14 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina. Asimismo se negó el privilegio de patente solicitado para las reivindicaciones 1 a 10, al considerar que no cumplieron el requisito de novedad, conforme lo dispone el artículo 16 de la referida norma.

SEGUNDO: Que mediante escrito radicado en esta Entidad el 26 de noviembre de 2014 con el No. 13-111728-00010-0000, encontrándose dentro del término establecido para el efecto, la sociedad 3M Innovative Properties Company, interpuso recurso de reposición contra la citada Resolución, con fundamento en los argumentos que a continuación se sintetizan:

La recurrente manifiesta que, con fundamento en la facultad que confiere el artículo 34 de la Decisión 486 a la solicitante para modificar la solicitud de patente en cualquier momento del trámite, presenta junto con el memorial del recurso un nuevo capítulo reivindicatorio, el cual consta de 12 reivindicaciones y reemplaza completamente el capítulo presentado anteriormente.

En cuanto se refiere a las objeciones a la novedad de las reivindicaciones 1 a 10 de la presente solicitud, considera que *“...la objeción del señor examinador se deriva de un análisis incompleto que desestima muchos aspectos relevantes relacionados con la invención. Específicamente, notamos que el señor examinador se limita a analizar los elementos que conforman el sistema de detección definido en la reivindicación 1, pero desconoce la forma en la cual estos elementos conforman e interactúan en el sistema. Por ejemplo, la reivindicación 1 requiere que las etiquetas RFID formen un arreglo de etiquetas posicionadas dentro de un carril de tráfico. Los documentos citados fallan por completo en divulgar o siquiera sugerir un sistema con dicha caracterización.”* -subrayado original del texto-.

Señala a continuación que *“...en el sistema de D1 cada espacio de parqueo cuenta con su propia etiqueta, y la unidad detectora de las señales de estas etiquetas puede determinar el espacio de parqueo disponible porque cada etiqueta emite una señal específica que lo diferencia de las etiquetas dispuestas en los otros espacios de parqueo (...) se puede evidenciar que en el sistema de*

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970

Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

D1 las etiquetas nunca están dispuestas dentro del carril de tráfico, como lo requiere el sistema de la reivindicación 1, sino que están instaladas en cada espacio de parqueo.” -subrayado original del texto-

Agrega que “De la misma manera, el documento D2 divulga que el área de gestión se divide en una pluralidad de zonas, previamente determinadas, y que en cada zona se dispone una etiqueta de RFID. En la Figura 17 de D2 se puede observar que el sistema descrito en la anterioridad, aplicado a un parqueadero, requiere que se posicione una etiqueta en cada espacio de parqueo para poder determinar con precisión la localización de los espacios de parqueo que están disponibles.” -subrayado original del texto-

La recurrente sostiene que “...debido a que los documentos D1 y D2 no divulgan que las etiquetas se encuentran posicionadas dentro del carril de tráfico, razonablemente tampoco pueden anticipar que las etiquetas están ‘orientadas en paralelo a una dirección de desplazamiento del tráfico en el carril de tráfico’.” -subrayado original del texto-

Explica por otra parte, que “... a pesar de que se reconoce que la disposición entre los elementos físicos permite determinar la novedad y nivel inventivo de la invención, esta no se está teniendo en cuenta en el análisis de la reivindicación 1; aun cuando la disposición es la que define el sistema y la que ‘le dan la capacidad de realizar las funciones’ y por lo tanto, la que permite que se dé solución al problema técnico propuesto en la solicitud.”

Finalmente, destaca la originalidad de la solución planteada y considera que en este caso, la reivindicación 1 está enfocada en la detección de un vehículo en una posición de carril.

TERCERO: Que dentro del contexto antes descrito, esta Entidad procede a resolver el recurso de reposición interpuesto en los siguientes términos:

Con relación al capítulo reivindicatorio allegado con el escrito de recurso, radicado bajo el N° 13-111728-00009-0000 del 26 de noviembre de 2014, esta Oficina indica que se acepta para estudio, dado que cumple con los requisitos señalados en el artículo 34 de la Decisión 486 y se allegó el pago de la tasa respectiva. Por lo tanto, la presente comunicación se realiza con base en dicho capítulo reivindicatorio.

En el presente caso, el sistema de detección reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 1 está referida a: “Un sistema de detección de la posición de un carril, que comprende...” (Ver página 5 del radicado No 13-111728-00009-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 1, y las reveladas en el (los) documento(s) D1 y D2, que representa(n) el estado de la técnica:

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970
Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

Tabla 1

Características esenciales	D1	D2
Una pluralidad de etiquetas RFID que forman un arreglo de etiquetas posicionadas dentro de un carril de tráfico y orientadas en paralelo a una dirección de desplazamiento del tráfico en el carril de tráfico.	Un buen número de lugares de estacionamiento se proporcionan por ejemplo, en los parqueaderos de varios pisos, pero la única información sobre el espacio de estacionamiento disponible suministrada a los conductores de automóviles y otros vehículos como motos, etc., es el número de plazas de estacionamiento disponible en un estacionamiento. Este número se proporciona, por ejemplo, contando la entrada y salida de vehículos. La experiencia cotidiana demuestra que estos números no son muy fiables. Además, esta información no es tan útil, porque todavía se pierde una gran cantidad de tiempo, especialmente en los estacionamientos de gran tamaño, buscando en realidad una plaza de estacionamiento disponible (Fl. 3, Col. 1, Párr. 1, líneas 10 a 20). Mediante la supervisión de un cierto lugar de estacionamiento, si está disponible o no con la ayuda de un sondeo y una señal de respuesta, también la información sobre la localización de la plaza de estacionamiento está disponible de forma automática. En un estacionamiento o a lo largo de una calle -ya sea dentro o fuera-, cada lugar de estacionamiento puede ser monitorizado de esta manera (Fl. 3, Col. 1, Párr. 6, líneas 36 a 43). En realizaciones preferidas de la presente invención, tres o más unidades de respuesta se instalan de forma equidistante en una o dos direcciones en el que la distancia igual entre dos unidades de respuesta en una dirección es menor que el tamaño del vehículo más pequeño conocido en esta dirección (Fl. 3, Col. 2, Párr. 10). El número real de unidades emisoras, respondedor y del detector depende del tamaño y la geometría de la zona a ser monitoreada. El número de unidades emisoras y detectoras puede estar influenciado por la capacidad de estas unidades en el manejo de varias señales simultáneamente. Pero si la elección es de señales de onda, en particular ondas de radiofrecuencia, la capacidad no debería ser una limitación. En aparcamientos, estacionamientos o a lo largo de la	En un sistema de gestión de estacionamiento, el número de vehículos que pueden entrar al estacionamiento se gestiona mediante el recuento del número de vehículos que entran a través de una puerta de entrada y el número de vehículos que salen a través de una puerta de salida. Se proporciona un control para que no entren al estacionamiento los vehículos de un número mayor que el número de vehículos que pueden ser parqueados en el estacionamiento (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 2). Un sistema de gestión de estado de lugar de acuerdo con un aspecto de la presente invención que detecta la presencia o ausencia de un objeto de detección en un área de gestión para gestionar un estado de uso de la zona de gestión, incluye una etiqueta de radio instalada en el suelo de cada una de una pluralidad de áreas de etiquetas de radio obtenidas al dividir el área de gestión de un rango predeterminado por un criterio predeterminado (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 8; Fl. 21, Pág. 3, Párr. 73; Fig. 2).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970
Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

	calle, donde más de una unidad de respuesta se controlan simultáneamente por una o más unidades de detección, la relación definitiva de respuesta unidad - plaza de aparcamiento puede por ejemplo ser implementada como parte de la señal de respuesta siendo un identificador único de la unidad de respondedor. Esto se hace preferiblemente mediante la inclusión de una señal específica en medios de formación de la unidad de respuesta de tal manera que la señal de respuesta es única para la unidad de respuesta respectiva. Otras posibilidades pueden ser la toma en cuenta de la dirección de la señal de respuesta o el procedimiento de acuerdo con un esquema de tiempo definido de emitir una señal en dirección de una determinada plaza de aparcamiento y la detección de una señal de respuesta (Fls. 4 y 5, Cols. 4 y 5, Párrs. 24 y 25).	
Un lector RFID posicionado y orientado cerca del carril de tráfico.	Dentro de un aparcamiento de varios pisos (16) una unidad de respondedor (10) está instalada en una pared y una unidad de detector (8) y una unidad emisora (9) están instalados en otra pared de tal manera que la unidad de respondedor (10) está en la línea de visión de la unidad de emisor (9) y la unidad de detector (8) (Fl. 5, Col. 5, Párr. 30). En realizaciones preferidas de la presente invención, las señales de radio frecuencia se emplean tal como se utiliza en la tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID). Esto permite usar un transceptor para emitir la señal de radio de sondeo (17) y la detección de la señal de respuesta (18), así como un transpondedor como unidad de respuesta (10) (Fl. 5, Col. 6, Párr. 34).	Un lector de etiquetas de radio que gestiona las etiquetas de radio presentes en un área de comunicación en el que la comunicación por radio puede ser realizada por una unidad de comunicación de radio; y un aparato de gestión que administra todos los lectores de etiquetas de radio presentes en el área de gestión, en el que el lector de etiquetas de radio incluye una unidad de almacenamiento de información de etiqueta de radio que almacena la información de registro de la etiqueta de radio en la que se asocia una etiqueta de radio presente en el área de comunicación con un área de etiqueta de radio en la que se instala la etiqueta de radio (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 8).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del sistema de detección de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1 y D2, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Por su parte, las reivindicaciones dependientes 2 a 7 no mencionan alguna característica que haga nuevo al sistema de detección de la reivindicación 1, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

Asimismo, el garaje de estacionamiento reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 8 está referida a: “Un garaje de estacionamiento que comprende...” (Ver página 6 del radicado No 13-111728-

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970
Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

00009-0000).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 8, y las reveladas en el (los) documento(s) D1 y D2, que representa(n) el estado de la técnica:

Tabla 2

Características esenciales	D1	D2
Un carril de tráfico.	Un carril de tráfico que brinda acceso vehicular a una pluralidad de espacios de estacionamiento (Figs. 5 y 6).	Un carril de tráfico que brinda acceso vehicular a una pluralidad de espacios de estacionamiento (Fig. 17).
Un arreglo multidimensional de etiquetas RFID posicionadas dentro del carril de tráfico.	Un buen número de lugares de estacionamiento se proporcionan por ejemplo, en los parqueaderos de varios pisos, pero la única información sobre el espacio de estacionamiento disponible suministrada a los conductores de automóviles y otros vehículos como motos, etc., es el número de plazas de estacionamiento disponible en un estacionamiento. Este número se proporciona, por ejemplo, contando la entrada y salida de vehículos. La experiencia cotidiana demuestra que estos números no son muy fiables. Además, esta información no es tan útil, porque todavía se pierde una gran cantidad de tiempo, especialmente en los estacionamientos de gran tamaño, buscando en realidad una plaza de estacionamiento disponible (Fl. 3, Col. 1, Párr. 1, líneas 10 a 20). Mediante la supervisión de un cierto lugar de estacionamiento, si está disponible o no con la ayuda de un sondeo y una señal de respuesta, también la información sobre la localización de la plaza de estacionamiento está disponible de forma automática. En un estacionamiento o a lo largo de una calle -ya sea dentro o fuera-, cada lugar de estacionamiento puede ser monitorizado de esta manera (Fl. 3, Col. 1, Párr. 6, líneas 36 a 43). En realizaciones preferidas de la presente invención, tres o más unidades de respuesta se instalan de forma equidistante en una o dos direcciones en el que la distancia igual entre dos unidades de respuesta en una dirección es menor que el tamaño del vehículo más pequeño conocido en esta dirección (Fl. 3, Col. 2, Párr. 10). El número real de unidades emisoras, respondedor y del detector depende del tamaño y la geometría de la zona a ser monitoreada. El número de unidades emisoras y detectoras puede estar	En un sistema de gestión de estacionamiento, el número de vehículos que pueden entrar al estacionamiento se gestiona mediante el recuento del número de vehículos que entran a través de una puerta de entrada y el número de vehículos que salen a través de una puerta de salida. Se proporciona un control para que no entren al estacionamiento los vehículos de un número mayor que el número de vehículos que pueden ser parqueados en el estacionamiento (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 2). Un sistema de gestión de estado de lugar de acuerdo con un aspecto de la presente invención que detecta la presencia o ausencia de un objeto de detección en un área de gestión para gestionar un estado de uso de la zona de gestión, incluye una etiqueta de radio instalada en el suelo de cada una de una pluralidad de áreas de etiquetas de radio obtenidas al dividir el área de gestión de un rango predeterminado por un criterio predeterminado (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 8; Fl. 21, Pág. 3, Párr. 73; Fig. 2).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970
Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

	influenciado por la capacidad de estas unidades en el manejo de varias señales simultáneamente. Pero si la elección es de señales de onda, en particular ondas de radiofrecuencia, la capacidad no debería ser una limitación. En aparcamientos, estacionamientos o a lo largo de la calle, donde más de una unidad de respuesta se controlan simultáneamente por una o más unidades de detección, la relación definitiva de respuesta unidad - plaza de aparcamiento puede por ejemplo ser implementada como parte de la señal de respuesta siendo un identificador único de la unidad de respondedor. Esto se hace preferiblemente mediante la inclusión de una señal específica en medios de formación de la unidad de respuesta de tal manera que la señal de respuesta es única para la unidad de respuesta respectiva. Otras posibilidades pueden ser la toma en cuenta de la dirección de la señal de respuesta o el procedimiento de acuerdo con un esquema de tiempo definido de emitir una señal en dirección de una determinada plaza de aparcamiento y la detección de una señal de respuesta (Fls. 4 y 5, Cols. 4 y 5, Párrs. 24 y 25).	
Un lector RFID posicionado y orientado cerca del carril de tráfico.	Dentro de un aparcamiento de varios pisos (16) una unidad de respondedor (10) está instalada en una pared y una unidad de detector (8) y una unidad emisora (9) están instalados en otra pared de tal manera que la unidad de respondedor (10) está en la línea de visión de la unidad de emisor (9) y la unidad de detector (8) (Fl. 5, Col. 5, Párr. 30). En realizaciones preferidas de la presente invención, las señales de radio frecuencia se emplean tal como se utiliza en la tecnología de identificación por radiofrecuencia (RFID). Esto permite usar un transceptor para emitir la señal de radio de sondeo (17) y la detección de la señal de respuesta (18), así como un transpondedor como unidad de respuesta (10) (Fl. 5, Col. 6, Párr. 34).	Un lector de etiquetas de radio que gestiona las etiquetas de radio presentes en un área de comunicación en el que la comunicación por radio puede ser realizada por una unidad de comunicación de radio; y un aparato de gestión que administra todos los lectores de etiquetas de radio presentes en el área de gestión, en el que el lector de etiquetas de radio incluye una unidad de almacenamiento de información de etiqueta de radio que almacena la información de registro de la etiqueta de radio en la que se asocia una etiqueta de radio presente en el área de comunicación con un área de etiqueta de radio en la que se instala la etiqueta de radio (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 8).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del garaje de estacionamiento de la reivindicación 8 habían sido divulgadas previamente en el (los) documento(s) D1 y D2, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Por su parte, las reivindicaciones dependientes 9 a 12 no mencionan alguna característica que haga nuevo al garaje de estacionamiento de la reivindicación 8, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

En cuanto tiene que ver con el hecho de que la reivindicación 1 requiere que las

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970

Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

etiquetas RFID formen un arreglo de etiquetas posicionadas dentro de un carril de tráfico, esta Oficina considera que ambos documentos del estado de la técnica D1 y D2 mencionan dicha característica. El documento D1 enseña que un buen número de lugares de estacionamiento se proporcionan por ejemplo, en los parqueaderos de varios pisos, pero la única información sobre el espacio de estacionamiento disponible suministrada a los conductores de automóviles y otros vehículos como motos, etc., es el número de plazas de estacionamiento disponible en un estacionamiento. Este número se proporciona, por ejemplo, contando la entrada y salida de vehículos. La experiencia cotidiana demuestra que estos números no son muy fiables. Además, esta información no es tan útil, porque todavía se pierde una gran cantidad de tiempo, especialmente en los estacionamientos de gran tamaño, buscando en realidad una plaza de estacionamiento disponible (Fl. 3, Col. 1, Párr. 1, líneas 10 a 20). Por su parte, el documento D2 indica que en un sistema de gestión de estacionamiento, el número de vehículos que pueden entrar al estacionamiento se gestiona mediante el recuento del número de vehículos que entran a través de una puerta de entrada y el número de vehículos que salen a través de una puerta de salida. Se proporciona un control para que no entren al estacionamiento los vehículos de un número mayor que el número de vehículos que pueden ser parqueados en el estacionamiento (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 2).

Se advierte además que el documento D1 enseña que mediante la supervisión de un cierto lugar de estacionamiento, si está disponible o no con la ayuda de un sondeo y una señal de respuesta, también la información sobre la localización de la plaza de estacionamiento está disponible de forma automática. En un estacionamiento o a lo largo de una calle -ya sea dentro o fuera-, cada lugar de estacionamiento puede ser monitorizado de esta manera (Fl. 3, Col. 1, Párr. 6, líneas 36 a 43). Por lo tanto, puede concluirse que el documento D1 si menciona que las etiquetas de radiofrecuencia están dispuestas dentro del carril de tráfico.

Por otra parte resulta del caso señalar que, el documento D2 también indica que un sistema de gestión de estado de lugar de acuerdo con un aspecto de la presente invención que detecta la presencia o ausencia de un objeto de detección en un área de gestión para gestionar un estado de uso de la zona de gestión, incluye una etiqueta de radio instalada en el suelo de cada una de una pluralidad de áreas de etiquetas de radio obtenidas al dividir el área de gestión de un rango predeterminado por un criterio predeterminado (Fl. 19, Pág. 1, Párr. 8; Fl. 21, Pág. 3, Párr. 73; Fig. 2).

La recurrente sostiene que si los documentos D1 y D2 no divulgan que las etiquetas se encuentran posicionadas dentro del carril de tráfico, razonablemente tampoco pueden anticipar que las etiquetas están orientadas en paralelo a una dirección de desplazamiento del tráfico en el carril de tráfico. Al respecto, es preciso indicar que el documento D1 señala que en realizaciones preferidas de la invención, tres o más unidades de respuesta se instalan de forma equidistante en una o dos direcciones en el que la distancia igual entre dos unidades de respuesta en una dirección es menor que el tamaño del vehículo más pequeño conocido en

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970

Por la cual se resuelve un recurso de reposición

CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

esta dirección (Fl. 3, Col. 2, Párr. 10). El número real de unidades emisoras, respondedor y del detector depende del tamaño y la geometría de la zona a ser monitoreada. El número de unidades emisoras y detectoras puede estar influenciado por la capacidad de estas unidades en el manejo de varias señales simultáneamente. Pero si la elección es de señales de onda, en particular ondas de radiofrecuencia, la capacidad no debería ser una limitación. En aparcamientos, estacionamientos o a lo largo de la calle, donde más de una unidad de respuesta se controlan simultáneamente por una o más unidades de detección, la relación definitiva de respuesta unidad - plaza de aparcamiento puede por ejemplo ser implementada como parte de la señal de respuesta siendo un identificador único de la unidad de respondedor. Esto se hace preferiblemente mediante la inclusión de una señal específica en medios de formación de la unidad de respuesta de tal manera que la señal de respuesta es única para la unidad de respuesta respectiva. Otras posibilidades pueden ser la toma en cuenta de la dirección de la señal de respuesta o el procedimiento de acuerdo con un esquema de tiempo definido de emitir una señal en dirección de una determinada plaza de aparcamiento y la detección de una señal de respuesta (Fls. 4 y 5, Cols. 4 y 5, Párrs. 24 y 25). Por lo tanto, puede concluirse que la solicitud no cumple con el requisito de novedad.

Ahora bien, con referencia a su manifestación en el sentido que la disposición de los elementos físicos no se está teniendo en cuenta en el análisis de las reivindicaciones, resulta pertinente aclarar que contrario a lo indicado por la solicitante, dicha disposición si se está teniendo en cuenta en la comparación con el estado de la técnica. En este sentido, es preciso reiterar que dicha disposición se encuentra anticipada por las enseñanzas de los documentos D1 y D2, de acuerdo a lo ilustrado en las tablas 1 y 2 de la presente Resolución, por lo tanto se reitera la falta de novedad en los objetos reivindicados.

Finalmente, se reitera que los documentos D1 y D2 indican a la persona normalmente versada en la materia cómo es posible obtener el objeto de esta solicitud con los efectos mencionados, los cuales de ninguna manera resultan sorprendentes, por tanto el objeto en cuestión no cumple con los requisitos que hacen posible el otorgamiento de patente.

Por lo anteriormente expuesto, no resulta procedente revocar parcialmente la decisión impugnada para conceder la patente a las reivindicaciones 1 a 12 por no cumplir los requisitos de patentabilidad.

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Confirmar la decisión contenida en la Resolución No. 61522 del 14 de octubre de 2014, por medio de la cual se concedió parcialmente una patente de invención.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

RESOLUCIÓN No:38970

Por la cual se resuelve un recurso de reposición
CERTIFICADO

Rad. PCT/13-111728

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar el contenido de la presente resolución a la sociedad 3M Innovative Properties Company, advirtiéndole que contra ella no procede recurso alguno, por encontrarse agotada la vía gubernativa.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., el 30 Jul 2015

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO,



PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO

Doctor(a)

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO, notificaciones@bc.com.co

Elaboró: Angelica Maria Ramirez
Revisó: Rosa Patricia Tellez Chavarro
Revisó: Jose Luis Salazar Lopez
Aprobó: José Luis Londoño FernÁndez