SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO	
RAD: 13-296510- -6	**FECHA**: 2014-08-08 13:32:04
DEP: 2020 DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES	**EVE:** 378 FASE NACIONAL INCLUIDO CAPITULO I
TRA: 11 PCT-PATENTE DE INVENCION CAPITULOS I Y II	**FOLIOS**: 10
ACT: 519 PRESENTACION	

DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES

2020
Bogotá, D.C.,

Abogado(a)/Señor(a)
HELENA CAMARGO WILLIAMSON

Asunto: Radicación: 13-296510- -6
Trámite: 11
Evento: 378
Actuación: 519
Oficio: 9693
Folios: 10

Patente de Invención	X			Patente de Modelo de Utilidad	
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	X	Capítulo I	X	Capítulo II	
No. Solicitud Internacional	PCT/US2012/042139				
Fecha de Presentación Internacional	13/06/2012				

Como resultado del examen de fondo realizado, con fundamento en el Artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se comunica:

1. Documentos estudiados

Descripción:	Rad. N° 13-296510-00000-0000	19/Diciembre/2013
Reivindicaciones:	Rad. N° 13-296510-00000-0000	19/Diciembre/2013
	Rad. N° 13-296510-00001-0000	19/Diciembre/2013
Dibujos:	Rad. N° 13-296510-00000-0000	19/Diciembre/2013
Prioridad:	US 13/163,850	20/Junio/2011

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque ésta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido (Art. 9 D 486) y su contenido técnico corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Objeto de la invención

De acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2.2.2 del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única para efectos del examen de patentabilidad, se tendrá en cuenta la tasa pagada por el solicitante al momento de comenzar el examen para las reivindicaciones adicionales; esto es que cuando la solicitud contenga más de diez (10)

reivindicaciones y no se haya pagado la tasa complementaria, sólo se estudiarán las cubiertas por la tasa pagada. Por lo tanto, se estudiaran las reivindicaciones 1 a 20.

Título de la solicitud: “Estación móvil de distribución de combustible” (Pág. 3 del radicado 13-296510-00000-0000).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de diseñar, una estación de distribución de combustible fácilmente transportable de bajo impacto ambiental, autosuficiente en el aprovechamiento de la energía solar y eólica.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona una estación móvil de distribución de combustible que incluye un tanque de combustible, una estructura de soporte que tiene una pluralidad de patas para soportar una plataforma de operación en una posición elevada a una distancia predeterminada arriba de la tierra, un dispositivo de generación de energía alternativa, solar y un generador de energía eólica.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): B 67 D 7/04.

4. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

- Se hace necesario vincular los números de referencia de las figuras y/o dibujos en el capítulo reivindicatorio de manera que facilite el análisis de la materia que se busca proteger, dichos números deben ir entre paréntesis concordantes con el capítulo descriptivo y el ya mencionado de figuras. Ejemplo (XX).

En las reivindicaciones 1, 4, 5, 9, 11 a 13, 16 y 17 hay resultados alcanzar donde divulgan:

- Reivindicación 1: “*…donde dicho mecanismo de movimiento puede estar selectivamente comprometido a subir dicha estructura de soporte a una distancia dada sobre la tierra, para facilitar el movimiento de dicha estación de distribución de combustible*”

- Reivindicación 4: “*…dicho ensamblaje de rueda estando selectivamente comprometido para elevar dichas patas y facilitar el movimiento de dicha estación de combustible.*”

- Reivindicación 5: - “…*donde dicho ensamblaje de rueda soporta el peso de dicha estación de distribución de combustible y eleva dicha estación de distribución de combustible para facilitar dicho movimiento de dicha estación de distribución cuando dicho ensamblaje de rueda está en dicha primera posición*”

  -“*…en donde dicho ensamblaje de rueda esta retraído para causar que dicha estructura de soporte, soporte el peso de dicha estación…*”

- Reivindicación 9: “…*dicho sistema está configurado para monitorear al menos un parámetro de dicho tanque…*”

- Reivindicación 11: “*por lo menos dos de dichas patas soportan el peso total de dicha plataforma central.*”

- Reivindicación 12: "*…dichas dos patas soportan el peso total de dicha plataforma central de manera que el compromiso de dicho ensamblaje de rueda permite selectivamente el movimiento dicha plataforma…*"

- Reivindicación 13: "…*estando soportada a dicha distancia predeterminada sobre la tierra por medio de dicha estructura de soporte"*

- Reivindicación 16: "*…para aceptar selectivamente materiales de hidrocarburos primarios para craqueo y refinación en materiales de hidrocarburos secundarios.*"

- Reivindicación 17: "…*adecuado para uso vehicular.*"

Puesto que las reivindicaciones incluirían no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que lleguen a esos resultados. Se sugiere reemplazarlos por las características técnicas esenciales, estructurales o funcionales, que contribuyen a la obtención de esos efectos.

En las reivindicaciones 1, 3, 4, 7 a 9, 11 y 12, se reconocen términos relativos e imprecisos donde mencionan:

- Reivindicaciones 1 y 4 "*predeterminadas*", "*selectivamente*" y "*distancia dada*".

- Reivindicación 3: "*más*"

- Reivindicación 7: "*sustancialmente triangular*"

- Reivindicación 9: "*al menos*"

- Reivindicaciones 11 y 12: "*por lo menos*"

Por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlos por un término o rango concreto.

Las reivindicaciones 8 y 9 no son claras donde mencionan:

- Reivindicación 8 "...*un sistema de control para permitir monitorear…*"

- Reivindicación 9: "*…está configurado…*"

Ya que no se hace referencia a que tipo de sistema de control se implementa y de qué manera está configurado para monitorear y controlar la distribución de combustible. Se le sugiere al solicitante caracterizar la invención por sus componentes técnicos estructurales que cumplan con el mismo efecto técnico.

5. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la solicitud de prioridad: junio 20 de 2011, y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación*
D1	US 2009/314382	"System for replenishing energy sources onboard different types of automatic vehicles"	24/Diciembre/2009
D2	US 4'397,370	"Surf service vehicle"	09/Agosto/1983

El documento D1[1] divulga una instalación de estación de servicio para la reposición de diversas fuentes de energía a bordo de motivación diferentes tipos de vehículos automotores se da a conocer en el presente documento. En una forma de realización, la instalación de la estación de servicio incluye un bastidor, los tanques de combustible reemplazables, un módulo de servicio, y un sistema de control de la computadora electrónica. Los tanques de combustible reemplazables están llenos en la percha y sustancialmente llenos con diversos fluidos, como el hidrógeno, que son útiles fuentes de energía como de motivación dentro de vehículos automotores y funciona con combustible (resumen).

El documento D2[2] divulga un vehículo de servicio en alta mar de la configuración de triciclo emplea tres patas verticales para soportar una plataforma que permanece por encima de la superficie del agua como el vehículo viaja desde una estación de tierra seca hacia el exterior para estaciones de servicio en alta mar tales, por ejemplo, como una torre estacionaria o barcaza anclada. Una de las piernas en una ubicación hacia delante es giratorio para la dirección. Ruedas en la parte inferior de las piernas son accionadas individualmente por motores en carcasas selladas inmediatamente adyacentes de las piernas (resumen).

6. Examen de Patentabilidad (Art 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en: "*Una estación de distribución de combustible que comprende:…."* (*Ver página 3 del radicado Nº 13-296510-00001-0000*).

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1
Una estación de distribución de combustible.	Una instalación de estación de servicio (resumen).
Un tanque de combustible.	Una pluralidad de tanques de combustible reemplazables (11) (Pág. 3, Párr. 0104).
Una estructura de soporte para dar soporte a dicho tanque de combustible.	Cada marco o estante (10) también incluye compartimentos (77) para los tanques de almacenamiento de reabastecimiento de combustible (27) (Pág. 7, Párr. 0134).
Un mecanismo de movimiento asociado con dicha estructura de soporte.	La instalación de la estación de servicio (8) incluye además una pluralidad de ruedas (15), un enganche (14), y uno o más estabilizadores (35). El enganche (14) está montado en un extremo del bastidor (10), y las ruedas (15) están montadas de forma giratoria en la parte inferior de la cremallera (10) (Pág. 4, Párr. 0111)

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales de la reivindicación 1 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 1 carece de novedad, según lo divulgado en el documento D1.

La reivindicación 19 divulga: "*una estación móvil de distribución de combustible que comprende: - un tanque…." (Ver página 9 del radicado No 13-296510-00001-0000).*

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

1 file:///C:/Users/hvega/Downloads/US2009314382A1.pdf

2 file:///C:/Users/hvega/Downloads/US4397370A.pdf

Características esenciales	D1
Una estación de distribución de combustible.	Una instalación de estación de servicio (resumen).
Un tanque de combustible.	Una pluralidad de tanques de combustible reemplazables (11) (Pág. 3, Párr. 0104).
Una estructura de soporte para dar soporte a dicho tanque de combustible.	Cada marco o estante (10) también incluye compartimentos (77) para los tanques de almacenamiento de reabastecimiento de combustible (27) (Pág. 7, Párr. 0134).
Un sistema de control para permitir monitorear selectivamente una descarga de combustible desde dicha estación de distribución de combustible.	El sistema informático de control electrónico (13) está cargado con el software autónomo para el control automático o autónomo de las instalaciones en general (…) (24) (Pág. 7, Párr. 0138).
Un aparato de refinación de hidrocarburos para aceptar selectivamente materiales de hidrocarburos primarios para craqueo y refinación de hidrocarburos secundarios	En general, hay dos maneras en que las instalaciones de las estaciones de servicio pueden obtener combustibles requeridos o carga la batería. Ellos se pueden transferir externamente a tanques de almacenamiento y las células dentro de las instalaciones para su posterior transferencia a los tanques y células de vehículos. Como alternativa o en combinación, las instalaciones contienen generadores de combustible y carga a bordo. Para la generación de hidrógeno, un generador de hidrógeno de la electrólisis (es decir, un sistema electrolizador) (…) (Pág. 8, Párr. 0148).
Una estructura de soporte para soportar la plataforma en una posición elevada a una distancia predeterminada por encima de la tierra, dicha plataforma de operación aloja dicho tanque de combustible y dicho aparato de refinación.	Cada marco o estante (10) también incluye compartimentos (77) para los tanques de almacenamiento de reabastecimiento de combustible (27) (Pág. 7, Párr. 0134).

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales de la reivindicación 19 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 19 carece de novedad, según lo divulgado en el documento D1.
De igual forma, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 20: En resumen, la instalación PERIC (8) y la instalación SERIC (20) generalmente actúan como generadores de combustible universales e instalaciones de almacenamiento, así como en general, proporcionan una interfaz universal para varios vehículo necesita de entrada, incluidos los insumos, tales como gasolina, diésel, hidrógeno, gas natural, electricidad, u otros. Las instalaciones (8 y 20) están generalmente equipados con adaptadores universales como sea necesario para la salida de los combustibles y los cargos utilizando conectores para la interconexión con los vehículos operables por cualquier fuente de combustible dado (Pág. 9, Párr. 0150).

Nivel inventivo (Art18 D486)

La reivindicación 2 consiste en: "*La estación móvil de distribución de combustible modular, amigable con el medio ambiente de acuerdo con la reivindicación 1en donde: -dicha estructura de soporte incluye solamente tres patas dispuestas por debajo de dicha plataforma de operación en una configuración sustancialmente triangular."* (*Ver página 3 del radicado N° 13-296510-00001-0000*).

Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Reiv	Características	D1	D2

	esenciales		
1	Una estación de distribución de combustible.	Una instalación de estación de servicio (resumen).	Un vehículo de servicio en alta mar (resumen).
	Un tanque de combustible.	Una pluralidad de tanques de combustible reemplazables (11) (Pág. 3, Párr. 0104).	No menciona.
	Una estructura de soporte para dar soporte a dicho tanque de combustible.	Cada marco o estante (10) también incluye compartimentos (77) para los tanques de almacenamiento de reabastecimiento de combustible (27) (Pág. 7, Párr. 0134).	Marco (14) se compone de tres elementos tubulares (21, 22 y 23) (Col. 2, líneas 56 y 57).
	Un mecanismo de movimiento asociado con dicha estructura de soporte.	La instalación de la estación de servicio (8) incluye además una pluralidad de ruedas (15), un enganche (14), y uno o más estabilizadores (35). El enganche (14) está montado en un extremo del bastidor (10), y las ruedas (15) están montadas de forma giratoria en la parte inferior de la cremallera (10) (Pág. 4, Párr. 0111)	En una disposición de tres ruedas, donde una pierna está en ya sea una proa o de popa relación con respecto a los otros dos habrá normalmente una concentración de carga en la proa y popa de la pierna posicionado. El efecto de la concentración de carga se remedia proporcionando dos ruedas (58 y 59), cada uno a su vez tiene el carácter de carga de apoyo de la única laminación apoya en las otras dos patas (Col. 3, líneas 34 a 38).
2	Tres patas dispuestas por debajo de dicha plataforma de operación en una configuración sustancialmente triangular.	No menciona.	El marco (14) se compone de tres elementos tubulares (21, 22 y 23) dispuestos en una configuración triangular con extremos delanteros de los miembros tubulares (21 y 22) unidas en la ubicación de la pierna hacia delante (15) (Col. 2, líneas 56 a 60).

Los documentos D1 y D2 se consideran el estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 2 porque divulgan una estación de distribución de combustible.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 2 y la instalación de una estación de servicio de D1 consiste en que no hace referencia a una estructura en forma triangular con tres patas para elevar a una distancia determinada la plataforma de operación.

La diferencia entre la invención, definida en la reivindicación 2 y el vehículo de servicio de D2 consiste en que no hace referencia a un contenedor de combustible dispuesto en la estructura para la distribución de combustible.

El efecto que logra el incluir una estructura tubular en forma de patas, es que sirve para soportar el peso de la plataforma y de los contenedores de combustible durante la distribución del mismo, haciendo estable y segura la estación de servicio transportable.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “cómo modificar la instalación de una estación de servicio conocida en D1 con una estructura tubular en forma de patas para que soporten la estructura y el contenedor de combustible durante la distribución haciéndola más estable y segura durante la distribución del combustible.

Sin embargo, la el uso de una estructura tubular en forma de patas para soportar la estructura que haga más segura la estación transportable de combustible durante la distribución del combustible, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a un una estructura en forma de “*marco (14) se compone de tres elementos tubulares (21,*

22 y 23) dispuestos en una configuración triangular con extremos delanteros de los miembros tubulares (21 y 22) unidas en la ubicación de la pierna hacia delante (15)" (Col. 2, líneas 56 a 60).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia, incluiría la estructura tubular en forma de patas del documento D2 en la instalación de una estación de servicio divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 2 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

Asimismo, el documento D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 8: El sistema informático de control electrónico (13) funciona para controlar y supervisar la recarga de las células o los tanques usados, y también controla los enlaces de comunicación establecidos entre el centro de servicio de la estación en sí, los vehículos automotores (9), y el panel de control 24 (Pág. 7, Párr. 0138).

- Reivindicación 9: El sistema informático de control electrónico (13) está cargado con el software autónomo para el control automático o autónomo de las instalaciones en general. Tal control puede incluir en particular, por ejemplo, el posicionamiento del módulo de servicio robótico (12) para la alineación adecuada del vehículo, la supervisión y el movimiento del combustible o células desde y hacia los vehículos, la asegurando de conexiones apropiadas de las mangueras de abastecimiento de combustible y los cables para el funcionamiento seguro , así como el seguimiento y control de las interfaces de comunicación entre el centro de sí mismo, los vehículos de (9), y los paneles de control de servicio (24) (Pág. 7, Párr. 0138).

- Reivindicación 10: Alternativamente o en combinación con cada módulo de servicio robótico (12), las instalaciones de la estación de servicio (8 y 20) se pueden construir con una plataforma de servicio (Pág. 8, Párr. 0141).

- Reivindicación 11: Un vehículo de servicio en alta mar de la configuración de triciclo emplea tres patas verticales para soportar una plataforma que permanece por encima de la superficie del agua (resumen).

- Reivindicación 13: La instalación de la estación de servicio 8 incluye además una pluralidad de ruedas (15), un enganche (14), y uno o más estabilizadores (35). El enganche (14) está montado en un extremo del bastidor (10), y las ruedas (15) están montadas de forma giratoria en la parte inferior de la cremallera (10). En esta configuración, tanto el enganche (14) y las ruedas (15) de remolque de facilitar la instalación de la estación de servicio (8), por ejemplo, un camión grande. Siempre que la instalación de estaciones de servicio (8) se encuentre desenganchado, cada estabilizador (35) ayuda a equilibrar y estabilizar la instalación de estaciones de servicio (8) para que un vehículo automóvil (9) se puede conducir con seguridad hasta una de las rampas (30) y en la plataforma de servicio de la instalación (34) para el servicio (Pág. 4, Párr. 0111).

- Reivindicación 14: en la figura 1 se muestra que los tanques (11) de almacenamiento de combustible se encuentran dispuestos sobre la plataforma de servicio (34) (Fig. 1). La instalación de la estación de servicio (8) también incluye un sistema de transportador de bucle cerrado (16) en la que los tanques de combustible (11) se llevan a cabo de manera liberable (Pág. 3, Párr. 0106).

- Reivindicación 15: En resumen, la instalación PERIC 8 y la instalación SERIC 20 generalmente actúan como generadores de combustible universales e

instalaciones de almacenamiento, así como en general, proporcionan una interfaz universal para varios vehículo necesita de entrada, incluidos los insumos, tales como gasolina, diésel, hidrógeno, gas natural, electricidad, u otros. Las instalaciones (8 y 20) están generalmente equipados con adaptadores universales como sea necesario para la salida de los combustibles y los cargos utilizando conectores para la interconexión con los vehículos operables por cualquier fuente de combustible dado (Pág. 9, Párr. 0150).

- Reivindicaciones 16 y 17: En general, hay dos maneras en que las instalaciones de las estaciones de servicio pueden obtener combustibles requeridos o carga la batería. Ellos se pueden transferir externamente a tanques de almacenamiento y las células dentro de las instalaciones para su posterior transferencia a los tanques y células de vehículos. Como alternativa o en combinación, las instalaciones contienen generadores de combustible y carga a bordo. Para la generación de hidrógeno, un generador de hidrógeno de la electrólisis (es decir, un sistema electrolizador) se utiliza que toma en agua de la instalación y de energía eléctrica. Los subproductos son el oxígeno y el calor, los cuales son de escape no contaminante (Pág. 8, Párr. 0148).

- Reivindicación 18: Para la generación de hidrógeno, un generador de hidrógeno de la electrólisis (es decir, un sistema electrolizador) se utiliza que toma en agua de la instalación y de energía eléctrica. Los subproductos son el oxígeno y el calor, los cuales son de escape no contaminante. Para recargar el tanque de retención de hidrógeno gaseoso o sólido (como en hidruros metálicos), también se emplean unos tanques de la bomba de alta presión y de amortiguamiento (Pág. 8, Párr. 0148).

De igual forma, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 3: En una disposición de tres ruedas, donde una pierna está en ya sea una proa o de popa relación con respecto a los otros dos habrá normalmente una concentración de carga en la proa y popa de la pierna posicionado. El efecto de la concentración de carga se remedia proporcionando dos ruedas (58 y 59), cada uno a su vez tiene el carácter de carga de apoyo de la única laminación apoya en las otras dos patas (Col. 3, líneas 34 a 38).

- Reivindicación 4: Para mejorar la versatilidad de la estructura como un todo, la pierna de popa (16) puede estar construido con una sección tubular intermedia (84) que tiene una brida inferior (85) con pernos a una brida (86) de la carcasa (80) por medio de pernos (87). Un reborde superior (88) similares para la sección intermedia (84) se muestra atornillada a una brida (89) del manguito vertical (32) por medio de pernos (90). Mediante la construcción de la pierna de popa (17) de una manera similar, las secciones intermedias de diferente longitud se pueden proporcionar para la construcción de un vehículo (10) de mayor o menor calado, en la medida en la sección de extremo inferior (50) de la pierna hacia adelante puede ser comparable prorrogado o reducido. En el interés de una mayor capacidad de ajuste de la sección de extremo inferior (50) de la pierna delantera (15) puede estar provisto de bridas (91 y 92) por lo que es posible mediante la variación de la longitud de una sección de extremo inferior (50)' para cambiar la longitud total de la pierna (15) (Col. 4, líneas 44 a 60).

- Reivindicaciones 6 y 7: El marco (14) se compone de tres elementos tubulares (21, 22 y 23) dispuestos en una configuración triangular con extremos delanteros de los miembros tubulares (21 y 22) unidas en la ubicación de la pierna hacia delante (15) (Col. 2, líneas 56 a 60).

- Reivindicación 12: En la figura. 1 en una actitud móvil adaptado para atravesar una superficie inferior (11) de un cuerpo de agua (12) por debajo de una superficie de agua (13). El vehículo se compone principalmente de un marco sustancialmente horizontal (14) soportada por tres patas, a saber, una pierna hacia adelante (15) y dos patas de popa (16 y 17) en una disposición de tres ruedas. En la parte inferior de la pierna hacia delante (15) es un conjunto rodante (18) que, como se indica en la figura. 4, es orientable. Jaulas de rodadura 19 y (20) para las piernas de popa (16 y 17), respectivamente, son relativamente fijos (Col. 2, líneas 42 a 50).

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Item	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US 2009/314382	1, 9, 20	Novedad/Nivel Inventivo
		2, 8, 9, 10, 11, 13 a 18	Nivel inventivo
D2	US 4’397,370	2 a 4, 6 y 7, 12	Nivel inventivo

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir del día siguiente de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante de sesenta (60) días para dar respuesta a este requerimiento y presentarla por escrito.

Finalmente, se le recuerda al solicitante que si como respuesta a este requerimiento llegara a modificar el capítulo reivindicatorio y éste contenga más de diez (10) reivindicaciones, no pagará la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente al pago por reivindicación adicional.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 5.2, literal e), del capítulo quinto del título primero de la Circular Única No. 10 de 2001.

JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
Director de Nuevas Creaciones (c)

El anterior requerimiento fue notificado por fijación en lista, de fecha 2014-08-12

Elaboró: Harold Snehyder Vega Russi
Revisó: Rosa Patricia Tellez Chavarro