

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

Señor(a)
MICROSOFT TECHNOLOGY LICENSING LLC
infopi.colombia@dentons.com

Asunto: PATENTE DE INVENCIÓN - PCT

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional					
Vía PCT (Fase Nacional)	PCT	Capítulo I		Capítulo II	X
No. Solicitud Internacional	PCT/US2015/010710				
Fecha de Presentación Internacional	9 de enero de 2015				

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:	NC2016/0000732	8 de agosto de 2016
Reivindicaciones:	NC2016/0000732	8 de agosto de 2016
	NC2016/0000732	22 de diciembre de 2016
Dibujos:	NC2016/0000732	8 de agosto de 2016
Prioridad(es):	País: US, ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA Número: 14/156,407 Fecha: 15 de enero de 2014	

2. Análisis de la Prioridad

Se acepta la reivindicación de prioridad porque esta solicitud fue presentada dentro del plazo establecido y el contenido técnico de esta solicitud corresponde con el de la prioridad reivindicada.

3. Modificaciones presentadas (Art. 34 D 486 y Art. 19, 22 y 34 PCT)

Se aceptan las modificaciones presentadas comoquiera que se ajustan a las prescripciones contenidas en el reglamento del PCT y en el Art 34 de la Decisión 486.

4. Objeto de la invención

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

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 la 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. En el presente caso se estudiarán las reivindicaciones 1 a 10 del capítulo reivindicatorio (Radicado N° NC2016/0000732 del 22 de diciembre de 2016).

Título de la solicitud: “MÉTODO Y SISTEMA PARA PRESENTAR NOTIFICACIONES EN UN VEHÍCULO” (Radicado N°. NC2016/0000732 del 22 de diciembre de 2016).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de un sistema que permita presentar diversas notificaciones de un vehículo cuando se encuentre en movimiento o cuando este detenido.

Para resolver este problema técnico la solicitud en estudio proporciona un sistema y su método asociado, el cual mide variables asociadas a un vehículo y presenta las respectivas notificaciones al conductor cuando se encuentre en movimiento o detenido.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): G08G 1/01, G01C 21/36.

5. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art 30 D 486, Art 22 PCT)

Las reivindicaciones 1 a 10 no son claras porque:

- Los términos: “*al menos*” (Reiv. 1), “*en parte*” (Reiv. 1), son imprecisos, por lo cual no permiten distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlos por un término preciso o un rango concreto.
- Los términos: “*uno o más*” (Reiv. 2), “*similares*” (Reiv. 3), son relativos por lo cual no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por un término o rango concreto.
- Las siguientes frases “*(...) un procesador de un vehículo (...)*”, “*(...) proporcionar una realimentación de manera lúdica (...)*”, presentes en las reivindicaciones 1 y 4, respectivamente son frases de carácter general que sugieren de forma imprecisa que la protección se extiende a posibles variaciones o modificaciones.

6. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la prioridad: enero 15 de 2014, y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US 20080004793	“Computing and harnessing inferences about the timing, duration, and nature of motion and cessation of motion with applications to mobile computing and communications”	03/enero/2008

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

D2	US 2013110310	“Navigation system with compliance reporting and method of operation thereof”	02/mayo/2013
----	---------------	---	--------------

El documento D1¹ divulga un sistema de entrega de información que comprende un componente receptor que recibe información sobre el movimiento, velocidad, aceleración y/o ubicaciones a lo largo del tiempo de un usuario. Un componente de cálculo que usa un modelo predictivo genera una distribución de probabilidad relacionada con: cuándo se detendrá el usuario, cuánto tiempo se detendrá el usuario, cuánto tiempo tendrá un patrón de movimiento, como caminar, conducir en el tráfico de alto y bajo, y un movimiento suave en la carretera, basado las señales sobre el movimiento a lo largo del tiempo. El sistema puede comprender además un componente de alerta que determina cuándo proporcionar al usuario información basada en la distribución de probabilidad sobre algún aspecto de movimiento o cese de movimiento, y opcionalmente el contenido, o la urgencia o importancia etiquetada o inferida, de un mensaje o comunicación.

El documento D2² divulga un método de operación de un sistema de navegación que incluye: recopilar el comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo; adquirir un indicador de cumplimiento para medir el uso total del vehículo; calcular un nivel de cumplimiento basado en un nivel de uso de monitoreo y el indicador de cumplimiento; generar una puntuación de conducción basada en el perfil de conducción que tiene un evento de evaluación detectado en función del comportamiento de conducción; y calcular una calificación de conducción basada en el puntaje de conducción y el nivel de cumplimiento para mostrar en un dispositivo.

7. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

La reivindicación 10 consiste en: “*En un vehículo, que comprende: una pantalla para visualizar las...*” (Radicado N° NC2016/0000732 del 22 de diciembre de 2016).

Tabla 1. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

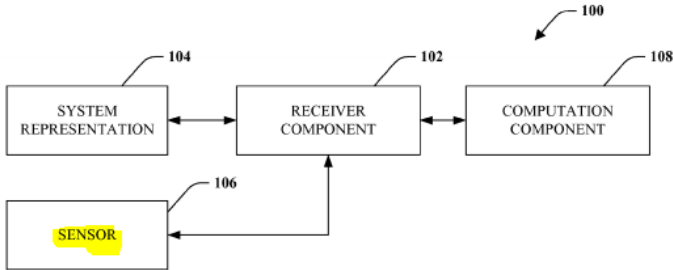
Características esenciales	D1
Un vehículo, que comprende: un pantalla para visualizar las notificaciones para un individuo;	Un sistema de entrega de información comprende un componente receptor que recibe información sobre el movimiento, velocidad, aceleración y / o ubicaciones a lo largo del tiempo de un usuario. Un componente de cálculo que usa un modelo predictivo genera una distribución de probabilidad relacionada con uno o más de cuándo se detendrá el usuario, cuánto tiempo se detendrá el usuario, cuánto tiempo un patrón de movimiento, como caminar, conducir en el tráfico de alto y bajo , y el movimiento suave de la carretera durará, basado al menos en parte en las señales sobre el movimiento a lo largo del tiempo. El sistema puede comprender además un componente de alerta que determina cuándo proporcionar al usuario información basada al menos en parte en la distribución de probabilidad sobre algún aspecto de movimiento o cese de movimiento, y opcionalmente el contenido, o la urgencia o importancia etiquetada o inferida, de un mensaje o comunicación (resumen).

1 <https://patentimages.storage.googleapis.com/c6/5d/db/a287c3044c64b0/US20080004793A1.pdf>

2 <https://patentimages.storage.googleapis.com/cf/82/9f/2d4acf4ba86d98/US20130110310A1.pdf>

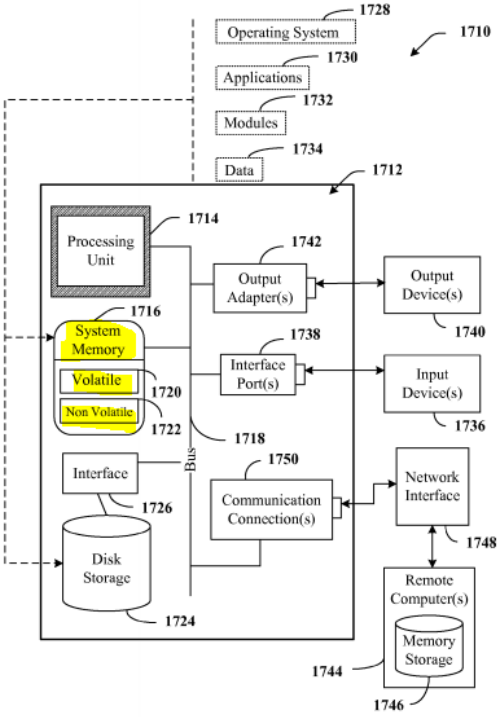
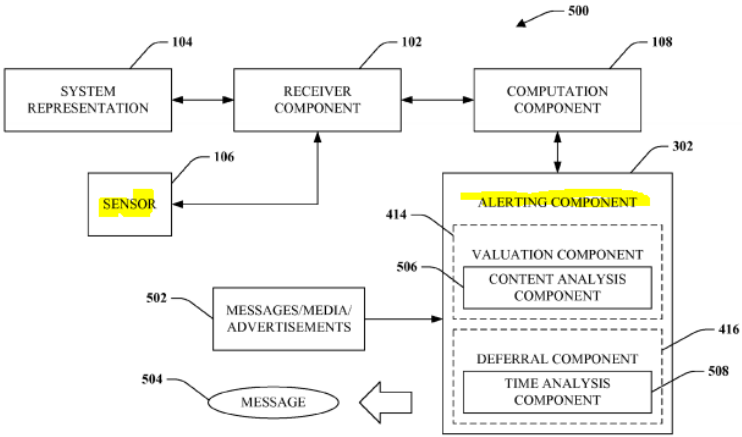
Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

	El componente de alerta 302 puede residir dentro de un servidor (no mostrado) que los datos de servicios se hunden 408-412 del usuario, en donde los receptores de datos 408-412 pueden incluir un teléfono portátil, una computadora portátil, un asistente digital personal, un buscapersonas, un dispositivo de mensajería instantánea, una pantalla gráfica y altavoces asociados en un automóvil, una computadora a bordo, un televisor a bordo, etc.(Pág. 5, Párr 0043, líneas 16 a 22).
Un sensor para indicar que el vehículo se detuvo;	Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otra detección de movimiento o esquema de identificación basado en la ubicación, como triangulación inalámbrica (Párr. 0029, líneas 12 a 14).  FIG. 1
Un almacenamiento para almacenar las instrucciones ejecutables para generar las notificaciones; y	Con el fin de proporcionar un contexto adicional para diversos aspectos de la materia reivindicada, la figura 17 y la siguiente discusión pretenden proporcionar una breve descripción general de un entorno operativo adecuado (1710) en el que se pueden implementar diversos aspectos. Si bien el tema reivindicado se describe en el contexto general de instrucciones ejecutables por computadora, tales como módulos de programa, ejecutados por una o más computadoras u otros dispositivos, los expertos en la materia reconocerán que la invención también se puede implementar en combinación con otros módulos de programa y / o como una combinación de hardware y software (Pág. 8, Párr. 0070).

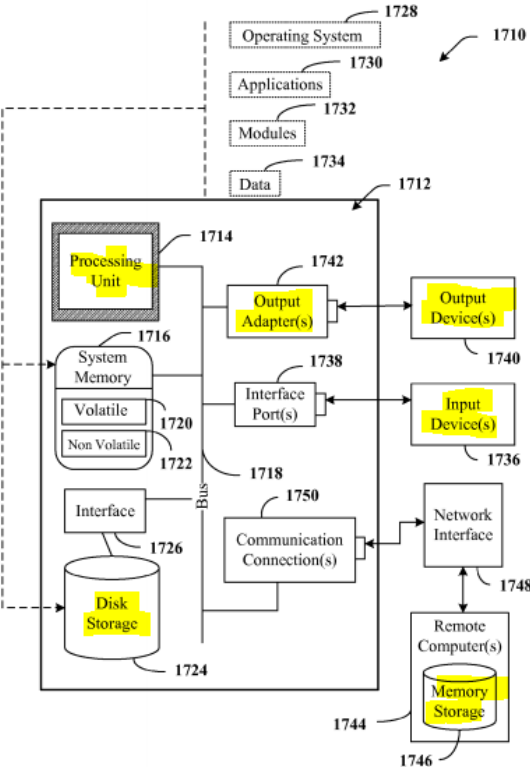
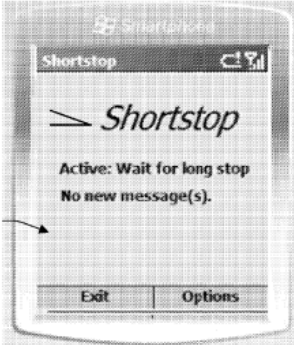
Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

	 FIG. 17
Un procesador acoplado a la pantalla, el sensor, y el almacén, el procesador estructurado para responder al sensor que indica que el vehículo se detuvo al ser estructurado para determinar si el vehículo está en un punto apropiado para presentar una notificación para el individuo, el punto se satisface una condición en adición al hecho de que el vehículo esté detenido.	Ver figura 5.  FIG. 5 Ver figura 17, en la cual se presentan los componentes.

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

	 FIG. 17 Ver figuras 11 y 12.   FIG. 11 FIG. 12 El sistema (300) puede incluir adicionalmente un componente de alerta (302) que saca provecho de las inferencias probabilísticas para proporcionar al usuario mensajes, alertas u otra información adecuada cuando la atención del usuario no se necesita en otro lugar (Párr. 0040, líneas 1 a 5).
--	---

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del sistema de la reivindicación 10 habían sido divulgadas previamente en el documento D3, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

Nivel Inventivo (Art. 18 D486)

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

La reivindicación 1 consiste en: “*Un método implementado al menos en parte por un procesador de un vehículo...*” (Radicado N° NC2016/0000732 del 22 de diciembre de 2016).

Tabla 2. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
Un método implementado al menos en parte por un procesador de un vehículo, el método comprende: mientras que el vehículo está en movimiento, se detiene la presentación de una notificación,	Además, los aspectos de la materia reclamada pueden implementarse como un método, aparato o artículo de fabricación usando programación estándar y / o técnicas de ingeniería para producir software, firmware, hardware o cualquier combinación de los mismos para controlar una computadora para implementar diversos aspectos de la invención objeto (Párr. 0027, líneas 1 a 5). El tema reclamado se refiere generalmente a la predicción de cuándo un usuario estará disponible para revisar la información y cuándo están ocupados y la provisión de información debe ser postergada (Párr. 0005, líneas 1 a 4). Con referencia ahora a la figura 3, se ilustra un sistema de alerta (300) que aprovecha las inferencias en tiempo real relacionadas con cuándo y cuánto tiempo se detendrá un usuario para determinar cuándo y cómo proporcionar información, alertas y/o mensajes a un usuario (Párr. 0038, líneas 1 a 5).	La presente invención proporciona un método de funcionamiento de un sistema de navegación que incluye (Párr. 0010, líneas 1 a 2).
la notificación se basa en una interacción observada entre un individuo y vehículo;	No menciona.	Recopilar un comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo (Párr. 0010, líneas 3 a 5).
Obtener una indicación de que el vehículo se detuvo;	Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otra detección de movimiento o esquema de identificación basado en la ubicación, como triangulación inalámbrica (Párr. 0029, líneas 12 a 14).	No menciona.

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

Determinar si está sucediendo un punto apropiado para presentar la notificación, el punto que satisface una condición en adición a que el vehículo se ha detenido; y	El componente de cálculo (108) puede entonces analizar la representación del sistema (104) a la luz de los datos detectados y recibidos para generar inferencias probabilísticas relacionadas con cuándo un usuario probablemente estará sujeto a una detención, una cantidad de tiempo de la parada esperada, un tiempo esperado que una la detención excederá una cierta cantidad de tiempo, una cantidad de tiempo esperada que el usuario permanecerá parado si ya se detuvo, y similares (Párr. 0038, líneas 11 a 18).	No menciona.
Si está sucediendo el punto apropiado para presentar la notificación, presentar dicha notificación.	El sistema (300) puede incluir adicionalmente un componente de alerta (302) que saca provecho de las inferencias probabilísticas para proporcionar al usuario mensajes, alertas u otra información adecuada cuando la atención del usuario no se necesita en otro lugar (Párr. 0040, líneas 1 a 5).	El sistema de navegación (100) puede presentar la puntuación de conducción (302), el nivel de conformidad (304) y la habilitación de conducción (306) en la primera interfaz de visualización (202) del primer dispositivo (102). Presentar la puntuación de conducción (302), el nivel de conformidad (304) y la habilitación de conducción 306 en la primera interfaz de visualización (202) puede informar al conductor del vehículo (216) de su rendimiento de conducción actual (Párr. 0051).

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un método de funcionamiento de un sistema de navegación que incluye: recopilar información del comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo; adquirir un indicador de cumplimiento para medir el uso total del vehículo; calcular un nivel de cumplimiento basado en un nivel de uso de monitoreo y el indicador de cumplimiento; generar una puntuación de conducción basada en el perfil de conducción que tiene un evento de evaluación detectado en función del comportamiento de conducción; y calcular una calificación de conducción basada en el puntaje de conducción y el nivel de cumplimiento para mostrar en un dispositivo. (Párr. 0010).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 1 y el método divulgado en D1 consiste en que la notificación se basa en la interacción entre un individuo y el vehículo.

El efecto que se logra por el hecho de incluir dicha interacción es que se posee mayor información relacionada con el individuo y el vehículo por lo cual permite mejorar el método de envío de notificaciones.

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el método conocido en D1 para mejorar la interacción entre el individuo y el vehículo?”.

Sin embargo, la utilización de un paso de interacción entre el individuo y el vehículo para obtener mayor información y mejorar el envío de notificaciones, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a un método de funcionamiento de un sistema de navegación que incluye: recopilar un comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo; adquirir un indicador de cumplimiento para medir el uso total del vehículo (Párr. 0010, líneas 1 a 5). El módulo de informes (510) puede generar informes de diversas maneras. El módulo (510) de informes puede proporcionar información para el uso individual del conductor y para el informe a largo plazo. Por ejemplo, el módulo de informes (510) puede presentar el puntaje de conducción (302), el nivel de cumplimiento (304) y el índice de conducción (306) en el primer dispositivo (102) para proporcionar retroalimentación en tiempo real del rendimiento de conducción. El conductor puede usar los comentarios de la puntuación de conducción (302) y la habilitación de conducción (306) para conducir de forma más segura. El conductor puede utilizar los comentarios del nivel de conformidad (304) para decidir conducir con el sistema de navegación (100) controlando el comportamiento de conducción (520) (Párr. 0160).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia incluiría un paso de interacción entre el individuo y el vehículo del documento D2 en el método divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 1 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

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

- Reivindicación 2: Con referencia a la figura 1, se ilustra un sistema (100) que facilita la predicción cuando un usuario cesará una actividad y una cantidad de tiempo en que dicha actividad cesará. El sistema (100) incluye un componente receptor (102) que recibe una representación de sistema (104) y datos de uno o más sensores (106). Por ejemplo, la representación de sistema (104) puede basarse en un sistema de tráfico, donde los parámetros del sistema de tráfico se aprenden mediante análisis de vehículos viajando a través del sistema. La representación del sistema (104) puede incluir adicionalmente datos relacionados con la ubicación de luces de freno, señales de alto, intersecciones, rampas de entrada y salida para autopistas, etc. Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otro movimiento) detección o esquema de identificación basado en la ubicación, tal como triangulación inalámbrica), y los datos de tales sensores se pueden colocar dentro de un depósito de datos para crear una biblioteca robusta. La biblioteca también puede incluir datos contextuales asociados con datos de ubicación/velocidad/aceleración, incluida la hora del día, el día de la semana, si un evento ocurrió en una región cercana (como un evento deportivo y/o un concierto), condiciones climáticas y cualquier otro dato contextual adecuado. En otro ejemplo, la representación del sistema (104) puede ser en una escala más pequeña, tal como basada únicamente en la actividad de un conductor. Por ejemplo, la representación del sistema (104) puede representar el historial de un conductor de viajes, aceleraciones recientes y pasadas, velocidades, desaceleraciones, ubicaciones y similares (Párr. 0029).

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

- Reivindicación 3: Además, si el usuario está asociado con una pluralidad de mensajes deseados recibidos, dichos mensajes pueden priorizarse y/o proporcionarse al usuario basándose, al menos en parte, en inferencias de probabilidad con respecto a los tiempos de parada del usuario (Párr. 0042, líneas 1 a 3).
- Reivindicación 5: El componente de alerta (302) puede residir dentro de un servidor, datos de servicios (408)-(412) del usuario, en donde los receptores de datos (408)-(412) pueden incluir un teléfono portátil, una computadora portátil, un asistente digital personal, un buscapersonas, un dispositivo de mensajería instantánea, una pantalla gráfica y altavoces asociados en un automóvil, una computadora a bordo, un televisor a bordo, etc. (Párr. 0043, líneas 17 a 22).

Asimismo, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 4: La figura 3 presenta el sistema de navegación con un ejemplo de interface.

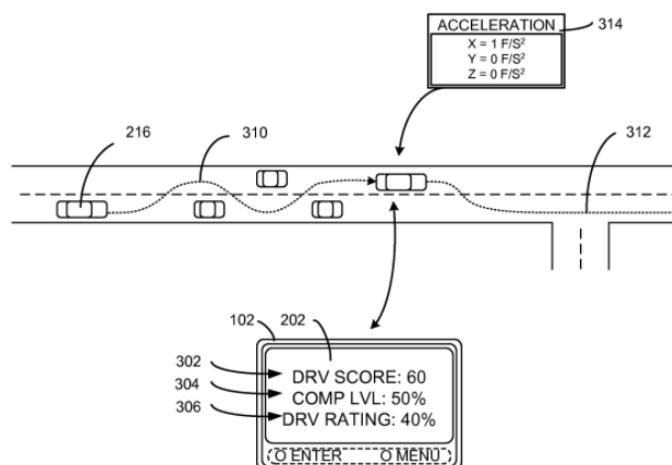


FIG. 3

Las reivindicaciones dependientes 2-5 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo al método de la reivindicación 1, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

La reivindicación 6 consiste en: “En un vehículo, un sistema, que comprende...” (Radicado N° NC2016/0000732 del 22 de diciembre de 2016).

Tabla 3. Comparación de las características técnicas esenciales, con las del estado de la técnica:

Características esenciales	D1	D2
En un vehículo, un sistema que comprende: un sensor para indicar que el vehículo se detuvo;	Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otra detección de movimiento o esquema de identificación basado	El sistema de navegación (100) puede incluir el módulo de recopilación de datos (502). El módulo de recopilación de datos (502) recopila información del sensor para determinar un

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

para responder al sensor que indica que el vehículo se detuvo por medio de determinar si está sucediendo un punto apropiado para presentar la notificación, el punto que satisface una condición en adición a que el vehículo se ha detenido; el procesador estructurado además para presentar la notificación al individuo a través del dispositivo de salida si está sucediendo el punto apropiado para presentar la notificación.	sea hardware, una combinación de hardware y software, software o software en ejecución. Por ejemplo, un componente puede ser, pero no se limita a ser, un proceso que se ejecuta en un procesador, un procesador, un objeto, un ejecutable, un hilo de ejecución, un programa y una computadora (Pág. 2, Párr. 0026, líneas 1 a 9). Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otra detección de movimiento o esquema de identificación basado en la ubicación, como triangulación inalámbrica (Párr. 0029, líneas 12 a 14). El sistema (300) puede incluir adicionalmente un componente de alerta (302) que saca provecho de las inferencias probabilísticas para proporcionar al usuario mensajes, alertas u otra información adecuada cuando la atención del usuario no se necesita en otro lugar (Párr. 0040, líneas 1 a 5).	procesador integrado, un microprocesador, una lógica de control de hardware, una máquina de estado finito de hardware (FSM), un procesador de señal digital (DSP) o una combinación de los mismos (Párr. 0060). No menciona un punto apropiado para presentar la notificación.
---	--	--

El documento D1 se considera el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un método de funcionamiento de un sistema de navegación que incluye: recopilar información del comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo; adquirir un indicador de cumplimiento para medir el uso total del vehículo; calcular un nivel de cumplimiento basado en un nivel de uso de monitoreo y el indicador de cumplimiento; generar una puntuación de conducción basada en el perfil de conducción que tiene un evento de evaluación detectado en función del comportamiento de conducción; y calcular una calificación de conducción basada en el puntaje de conducción y el nivel de cumplimiento para mostrar en un dispositivo. (Párr. 0010).

La diferencia entre la invención definida en la reivindicación 1 y el método divulgado en D1 consiste en que la notificación se basa en la interacción entre un individuo y el vehículo.

El efecto que se logra por el hecho de incluir dicha interacción es que se posee mayor información relacionada con el individuo y el vehículo por lo cual permite mejorar el método de envío de notificaciones.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: “¿Cómo modificar el método conocido en D1 para mejorar la interacción entre el individuo y el vehículo?”.

Sin embargo, la utilización de un paso de interacción entre el individuo y el vehículo para obtener mayor información y mejorar el envío de notificaciones, ya está divulgada en el documento D2 que se refiere a un método de funcionamiento de un sistema de

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

navegación que incluye: recopilar un comportamiento de conducción para determinar un perfil de conducción de un vehículo; adquirir un indicador de cumplimiento para medir el uso total del vehículo (Párr. 0010, líneas 1 a 5). El módulo de informes (510) puede generar informes de diversas maneras. El módulo (510) de informes puede proporcionar información para el uso individual del conductor y para el informe a largo plazo. Por ejemplo, el módulo de informes (510) puede presentar el puntaje de conducción (302), el nivel de cumplimiento (304) y el índice de conducción (306) en el primer dispositivo (102) para proporcionar retroalimentación en tiempo real del rendimiento de conducción. El conductor puede usar los comentarios de la puntuación de conducción (302) y la habilitación de conducción (306) para conducir de forma más segura. El conductor puede utilizar los comentarios del nivel de conformidad (304) para decidir conducir con el sistema de navegación (100) controlando el comportamiento de conducción (520) (Párr. 0160).

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia incluiría un paso de interacción entre el individuo y el vehículo del documento D2 en el método divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de la reivindicación 1 de la solicitud. Por lo cual se considera obvia.

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

- Reivindicación 7: Con referencia a la figura 1, se ilustra un sistema (100) que facilita la predicción cuando un usuario cesará una actividad y una cantidad de tiempo en que dicha actividad cesará. El sistema (100) incluye un componente receptor (102) que recibe una representación de sistema (104) y datos de uno o más sensores (106). Por ejemplo, la representación de sistema (104) puede basarse en un sistema de tráfico, donde los parámetros del sistema de tráfico se aprenden mediante análisis de vehículos viajando a través del sistema. La representación del sistema (104) puede incluir adicionalmente datos relacionados con la ubicación de luces de freno, señales de alto, intersecciones, rampas de entrada y salida para autopistas, etc. Los usuarios que viajan a través del sistema de tráfico pueden asociarse con dispositivos sensores tales como acelerómetros, GPS (u otro movimiento) detección o esquema de identificación basado en la ubicación, tal como triangulación inalámbrica, y los datos de tales sensores se pueden colocar dentro de un depósito de datos para crear una biblioteca robusta. La biblioteca también puede incluir datos contextuales asociados con datos de ubicación/velocidad/aceleración, incluida la hora del día, el día de la semana, si un evento ocurrió en una región cercana (como un evento deportivo y/o un concierto), condiciones climáticas y cualquier otro dato contextual adecuado. En otro ejemplo, la representación del sistema (104) puede ser en una escala más pequeña, tal como basada únicamente en la actividad de un conductor. Por ejemplo, la representación del sistema (104) puede representar el historial de un conductor de viajes, aceleraciones recientes y pasadas, velocidades, desaceleraciones, ubicaciones y similares (Párr. 0029).

Asimismo, el documento D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

- Reivindicación 7: La primera unidad de almacenamiento (404) también puede almacenar la información relevante, tal como imágenes, video, mapas, perfiles, datos del sensor, información de navegación o cualquier combinación de los

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

mismos (Párr. 0068, líneas 3 a 7). El indicador de cumplimiento (212) puede incluir una medición de kilometraje, tiempo de operación o una combinación de los mismos. Por ejemplo, el indicador (212) de cumplimiento puede incluir la lectura (204) del odómetro del vehículo, el tiempo (206) de funcionamiento del vehículo, o una combinación de los mismos (Párr. 0135). Uno de los eventos de evaluación 524 puede indicar un comportamiento de disminución de riesgo para detenerse de forma segura en una señal de alto (Párr. 0143, líneas 6 a 8).

- Reivindicación 8: En un ejemplo ilustrativo, el módulo de evaluación de conducción (506) puede soportar múltiples conjuntos de reglas de evaluación de conducción (526). El módulo de evaluación de conducción (506) puede aplicar las reglas de evaluación de conducción (526) para determinar si el comportamiento de conducción (520) del módulo de recopilación de datos 502 corresponde a criterios para conducción segura (Párr. 0149).

Las reivindicaciones dependientes 7 y 8 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo al método de la reivindicación 6, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

8. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	US 20080004793	1 a 3, 5, 6 y 7 10	Nivel Inventivo Novedad
D2	US 2013110310	1, 4, 6 a 8	Nivel Inventivo

9. Respuesta a los argumentos del solicitante

1. Respeto al cambio de la solicitante relacionado con el nuevo título de la invención: “*MÉTODO Y SISTEMA PARA PRESENTAR NOTIFICACIONES EN UN VEHÍCULO*”, esta oficina está de acuerdo con la esta modificación presentada.
2. La solicitante argumenta que realiza modificaciones a las reivindicaciones 5 y 10 por los nuevos términos: “*observar que el individuo no ha sido exitoso para sincronizar un teléfono celular con vehículo*” y “*almacenamiento*” respectivamente. Esta oficina considera procedentes dichos cambios ya que no involucran ampliación de materia y brindan mayor claridad a la invención.
3. La solicitante argumenta que: “*Sobre el término: al menos en parte, que el examinador considera impreciso y que no permiten distinguir la invención del estado de la técnica, se indica que este término es claro, porque la persona del oficio entiende específicamente que se refiere a una implementación parcial o total del método por el procesador de un vehículo. En el estado de la técnica se sabe que no necesariamente un procesador ejecuta todos los pasos de un método implementado por computador sino que puede ejecutarse en varios procesadores localizados incluso en diferentes partes. (...)*”. Contrario a lo afirmado por la solicitante, la objeción de claridad es válida debido a que en el

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

capítulo reivindicatorio presentado por la solicitante nunca se mencionan “*varios procesadores*”, por lo cual y refiriéndose a un único procesador, el término antes mencionado se considera impreciso.

4. Los argumentos de la solicitante respecto al término “*software*”, son aceptados por esta oficina toda vez que hacen referencia a un método vinculado a un dispositivo determinado que define un límite significativo al alcance de la invención.
5. Respecto a los argumentos de la solicitante sobre las frases: “*un dispositivo de entrada*”, “*un dispositivo de salida*”, “*un procesador*”, “*comportamiento*”, “*sensor*” y “*almacenamiento*”, esta oficina está de acuerdo en que, considerando la presente invención, estas frases son ampliamente utilizadas en el estado de la técnica y son lo suficientemente precisas y específicas para definir la invención de forma clara, y para que la persona del oficio versada en la materia pueda entender y ejecutar la invención sin dificultad.

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 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.

Si como respuesta a este requerimiento el solicitante llegara a modificar: i) el capítulo reivindicatorio, ii) la descripción de la invención a proteger, iii) o presente un nuevo capítulo reivindicatorio, y desee que se realice un nuevo examen de patentabilidad a esta modificación, no deberá pagar la tasa de modificación voluntaria pero sí la correspondiente a la tasa de examen de patentabilidad. En todo caso, el número de requerimientos por no patentabilidad estará supeditado a que el término del estudio de patentabilidad no sea superior a 18 meses, contados desde la publicación de la solicitud de patente de invención. Adicionalmente, 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 deberá pagar la tasa por reivindicación adicional.

Se invita al solicitante se sirva indicar, si así lo considera, su renuncia al término faltante para los sesenta (60) días.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el Título I, Actuaciones ante la Superintendencia de Industria y Comercio; Capítulo sexto, publicación, comunicación, notificación y ejecutoria de las decisiones de la Superintendencia de Industria y Comercio, informándoles que contra el mismo no procede el recurso de la vía gubernativa.

Atentamente,



JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES (C)

Oficio N° 1254

Ref. Expediente N° NC2016/0000732

Elaborado: FREDDY ALEXANDER VELANDIA VIVAS

Revisado: SONIA ANDREA DÍAZ PIRAZÁN

Aprobado: JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ