

Señor Director

DIRECCION DE NUEVAS CREACIONES

Superintendencia de Industria y Comercio

E. S. D.

Referencia: Expediente No. 16-146.494
Asunto: Solicitud de patente para: SISTEMA DE TRANSPORTE
MEDIANTE CABLE AÉREO, EN PARTICULAR UNA TELESILLA O
TELECABINA
Solicitante: POMA
Fecha de solicitud: 03 de junio de 2016

RESPUESTA A PRIMER EXAMEN DE FONDO

Yo, ANDRÉS RINCÓN USCÁTEGUI, identificado como aparece al pie de mi firma, en mi condición de apoderado de la sociedad solicitante de la patente de la referencia, doy respuesta al Oficio 43, notificado por fijación en lista el 09 de enero de 2018, y para el cual solicité una prórroga el 04 de abril de 2018.

I. ESTADO DE LA TÉCNICA

El Examinador sostiene que hay dos documentos que afectan la patentabilidad de la presente invención:

D1, referido al documento EP 2067682 titulado *“System for monitoring a cableway”* que divulga un sistema de monitoreo para un sistema de transporte de cable aéreo que se compone de por lo menos un vehículo (6a, 6b) y al menos una estación de llegada/salida (2, 3) para el vehículo (6a, 6b) (Pág. 3, Reiv. 1, líneas 1 a 4).

D2, referido al documento JPH0257463 titulado *“Safe running control system for bucket of cableway”* que divulga un sistema de cable aéreo el cual transmite información

INNOVACIÓN PARA LOS NEGOCIOS

BOGOTÁ DC, 110221 - COLOMBIA Edificio Siski - Carrera 4 No. 72-35 Teléfono (57-1) 347 3611 Fax (57-1) 211 8650
MEDELLÍN, 050021 - COLOMBIA San Fernando Plaza - Carrera 42 A No. 1-25 Torre 4 Oficina 303 Teléfono (57-4) 5204760
BARRANQUILLA, 080002- COLOMBIA - Calle 64 No. 50-22 Oficina 201 Teléfono (57-5) 351 6440

www.cavelier.com
cavelier@cavelier.com

importante de seguridad acerca de los vehículos de los cuales está compuesto el sistema (Resumen).

II. EN CUANTO A LA SUPUESTA FALTA DE NOVEDAD Y NIVEL INVENTIVO

El Examinador sostiene que la Reivindicación 1 se ve afectada por novedad a la luz de D1 y D2. Agrega que dichos documentos afectan la novedad de las Reivindicaciones 2 a 4, D1 afecta la Reivindicación 7 y D2 afecta la Reivindicación 8. Además, considera que la Reivindicación 5 carece de nivel inventivo a la luz de D1. Respetuosamente difiero de la opinión del Examinador.

La Reivindicación 1 de la presente solicitud define un sistema de transporte por cable aéreo equipado con medios para controlar la posición de los vehículos durante el transporte de este último con el fin de evitar colisiones entre los vehículos. Para este propósito, una unidad de procesamiento del sistema de transporte comprende un módulo de cálculo para determinar la posición en línea del vehículo y un módulo de comparación para comparar la posición determinada en línea con una posición de referencia.

De hecho, el módulo de comparación puede determinar una posición de referencia del vehículo de modo que se pueda verificar la consistencia de la posición determinada del vehículo con respecto a la posición de referencia. De este modo, el sistema de transporte puede determinar la posición del vehículo cuando está en marcha y verificar la consistencia de la posición determinada, para indicar una anomalía y, si es necesario, activar la detención del cable de arrastre para evitar colisiones.

Por lo tanto, las funciones del sistema de transmisión para evitar colisiones de vehículos u otros accidentes se realizan todas sobre la base del módulo de comparación de la unidad de procesamiento.

D1 describe un sistema para controlar un teleférico, y un vehículo (6a, 6b) que comprende un transmisor/receptor (11) para transmitir una señal (S1) que contiene información relacionada con la activación/desactivación de medios para bloquear las puertas del vehículo, un código de identificación de vehículo y un código de identificación de la estación donde se encuentra el vehículo. El sistema comprende además un receptor (15)

ubicado en la estación, y medios de control (17) para visualizar la información de la señal (51) e informar a un operador que el vehículo (Ga) todavía está ubicado en la estación (párrafo (0027)).

Sin embargo, D1 no divulga un módulo de cálculo para determinar la posición en línea de al menos un vehículo a partir de la información recuperada, o un módulo de comparación para comparar la posición en línea determinada con al menos una posición de referencia.

De hecho, si el documento describe que los medios de control (17) recuperan información contenida en la señal (S1) para mostrar e informar al operador, de ninguna manera los medios, ni determinan explícitamente la posición del vehículo, ni tampoco comparan la posición con una posición de referencia para comprobar la consistencia de la posición de un vehículo dado con respecto a una posición de referencia que se espera que el vehículo ocupe en el modo de funcionamiento normal, en particular para evitar colisiones entre vehículos. El propósito de D1 es bastante diferente, ya que consiste en verificar si los vehículos tienen sus puertas cerradas.

Además, si el operador puede deducir una posición de estación del vehículo a partir de la información mostrada, el operador no puede conocer la posición precisa del vehículo en la línea.

D2 describe un sistema de transporte por cable aéreo, que comprende vehículos (9) acoplados al cable aéreo que tiene un transmisor (11) diseñado para transmitir señales para determinar la posición en línea del vehículo.

El sistema comprende un dispositivo de control (1) con un receptor (7) diseñado para recibir las señales transmitidas por los transmisores, y una unidad de procesamiento (2) que comprende un módulo de cálculo para determinar la posición en línea de al menos un vehículo.

Pero D2 no revela un módulo de comparación para comparar la posición determinada en línea con una posición de referencia, y por lo tanto no revela el concepto inventivo de la Reivindicación 1.

Así las cosas, la Guía de la SIC establece que las invenciones revisten de novedad cuando la invención reivindicada no es idéntica a lo revelado en el estado de la técnica.¹ En el presente caso, es evidente que las características técnicas esenciales de la invención no habían sido reveladas en su totalidad por el arte previo citado por el Examinador. Así mismo, el Tribunal ha declarado, en cuanto a la divulgación de una invención en el arte previo como afectación de la novedad de una invención, que “(...) *Esta divulgación debe ser detallada y, en todo caso, suficiente para que una persona del oficio pueda utilizar esa información para ejecutar o explotar la invención*”.² En este caso, ni D1 ni D2 revelan todas las características esenciales de la invención reclamada, por lo cual es novedosa a la luz del arte previo citado. En conclusión, se reconoce claramente la novedad de la presente invención.

Ninguno de los dos documentos enseña o sugiere el uso de un módulo de comparación para comparar una determinada posición en línea del vehículo con una posición de referencia, a fin de evitar colisiones entre vehículos.

Quisiera añadir que, acorde al Artículo 18 de la Decisión 486, una invención tiene nivel inventivo cuando no hubiese resultado obvia ni se hubiera derivado de manera evidente del estado de la técnica para la persona medianamente versada en la materia. El análisis de nivel inventivo no puede entonces basarse en si la invención era **-posible de desarrollarse-**, pues esto haría de todas las invenciones obvias y, tal y como se evidencia, existe. En otras palabras, lo que debería hacer parte del análisis **no** es lo que la persona medianamente versada en la materia podría haber hecho en la fecha de prioridad sino lo que habría hecho teniendo en cuenta de sus conocimientos en el área y lo enseñado en el arte previo. Además, no puede basarse el análisis tampoco en si la invención es **-mejor-** que el arte previo o si presenta efectos mejorados, o si existe un documento que invite al científico a llevar a cabo investigación, sino únicamente en si la invención resulta obvia o evidentemente derivable del arte previo, lo cual, como se explicó anteriormente, no aplica para el presente caso.

¹ Superintendencia de Industria y Comercio, *Guía para Examen de Solicitudes de Patente de Invención y Modelo de Utilidad* (Bogotá, Colombia, 2014). Sección 2.12.

² Ver proceso 06-IP-89 <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/Procesos/209-IP-2005.doc> y proceso 36-IP-2004 <http://www.notinet.com.co/serverfiles/servicios/archivos/30jul04/ca36-04.htm>

En conclusión, y en relación con el nivel inventivo de la presente invención, éste se reconoce claramente, ya que cualquier persona medianamente versada en la materia reconocería que la presente invención es inventiva, sumado al hecho que el arte previo en efecto no es suficiente para brindar indicaciones acerca de la posibilidad de desarrollar la invención de manera específica, por lo que la presente invención reviste de nivel inventivo.

III. PETICIÓN

1. Puesto que se ha dado respuesta a todas las objeciones formuladas por la Dirección de Nuevas Creaciones, se solicita proceder al otorgamiento de la solicitud de patente.

Señor Director,

ANDRÉS RINCÓN USCÁTEGUI

C.C. 79.780.910 de Bogotá

T.P. 114.908

COLO-22147-0841-0002-2

SAR\SAR\ID-300971\WPC22147

No. M-2018-300971\SAR