

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

Señor(a)
JAVIER DARIO ARBOLEDA GONZALEZ
jargo767@hotmail.com

Asunto: PATENTE DE INVENCION

Patente de Invención	PT	Patente de Modelo de Utilidad			
Vía Nacional	NAL				
Vía PCT (Fase Nacional)		Capítulo I		Capítulo II	
No. Solicitud Internacional					
Fecha de Presentación Internacional					

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:	16-111057-0000-0000	09 de septiembre de 2016
Reivindicaciones:	16-111057-0000-0000	09 de septiembre de 2016
Reivindicaciones:	16111057	13 de enero de 2017
Dibujos:	16-111057-0000-0000	09 de septiembre de 2016
Respuesta del solicitante:	16111057	13 de enero de 2017

2. 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.

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

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 estudiarán las reivindicaciones 1 a 7 del capítulo reivindicatorio (Radicado No. 16111057 del 13 de enero de 2017).

Título de la solicitud: “SISTEMA DE TRASLACIÓN POR USO DE LA INERCIA MECÁNICA ENERGÍA CINÉTICA Y ENERGÍA POTENCIAL GRAVITATORIA” (Radicado No. 16-111057-0000-0000 del 29 de abril de 2016).

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de proporcionar un sistema de ahorro de energía en vehículos a partir de la reutilización de su misma operación en conjunto con un sistema de telecomunicaciones.

Para resolver este problema técnico, la solicitud en estudio proporciona un sistema automático de transmisión de potencia, para ahorrar energía depositada en los vehículos independientemente de su sistema de propulsión a partir de la información del sistema predictivo en ruta.

El objeto de la presente solicitud se relaciona con la Clasificación Internacional de Patentes (CIP): A01G 17/00, A01G 3/00.

4. Título

El título contiene materia no patentable debido a que tiene la palabra “uso”, por lo cual se sugiere al solicitante hacer la corrección necesaria.

5. Reivindicaciones relativas a un uso (Art. 14 D 486)

El uso de las reivindicaciones 6 a 7 no es patentable, de acuerdo con el Art 14. Porque se están caracterizando por el uso de un sistema. Se sugiere eliminar el término uso y darle continuidad al contexto de la reivindicación sin dicha expresión.

6. De la solicitud de patente

Reivindicaciones (Art. 30 D 486, Art. 22 PCT)

Página 2 de 12

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

El solicitante, en la reivindicación 1, está reclamando un sistema en la parte de las características esenciales por lo que es capaz de hacer, lo que usa, los resultados que se desean alcanzar y la información que contiene omitiendo los componentes estructurales que lo conforman, que se mencionan en el preámbulo y que ayudan a realizar las acciones mencionadas en cada una de estas. Se sugiere replantearla y tomar de dicho preámbulo los elementos estructurales para correlacionarlos técnica y estructuralmente y de esta manera definir de manera correcta el sistema.

El solicitante no utiliza la estructura correcta en las reivindicaciones. Cada reivindicación debe presentarse de acuerdo con la estructura: "Preámbulo - enlace gramatical - parte característica". El preámbulo indica cuál es el objeto de la invención, que suele coincidir con el título de la invención (aparato, proceso, composición, etc.) y las características técnicas conocidas en el estado de la técnica. Por su parte, la parte característica indica las características técnicas que el solicitante desea proteger y que distinguen la invención de los restantes conocidos. Estas dos partes están separadas por el enlace gramatical "caracterizado por", el cual debe ir antes de las características esenciales que definen la invención.

El término: "*normaliza*" (reiv. 5), es impreciso, por lo cual no permite distinguir la invención del estado de la técnica. Se sugiere sustituirlo por un término preciso o un rango concreto.

La expresión "uso" presente en los preámbulos de las reivindicaciones 1 a 7 debe ser sustituida, ya que esta expresión no es permitida, por tanto, sugiere ser sustituida por: poseer, implementar o por un término que caracterice mejor a la solicitud.

Las expresiones "*sensor*", "*otros sistemas*" presentes en la reivindicación 1, son frases de carácter general que sugieren de forma imprecisa que la protección se extiende a posible variaciones o modificaciones.

Se refieren a "*ahorra la energía depositada en el vehículo mediante el cálculo de la energía cinética a transferir al vehículo automáticamente o por el conductor en cada trayecto de la ruta*" (reiv. 1), "*Este cálculo reduce el uso del sistema de frenado como del sistema de propulsión*" (reiv. 1), "*Para lograr tal efecto se transferirá dicho dato de energía cinética al sistema de propulsión y desde este al sistema de transmisión. Una vez el vehículo adquiera la velocidad calculada y si no hay mayor demanda energética por parte de otros sistemas (principalmente del aire acondicionado y sistema de luces) se procederá a efectuar el desacople del sistema de transmisión (marcha neutra) y apagado del sistema de propulsión hasta que el vehículo se detenga en el punto 8 del*

Página 3 de 12

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

trayecto si se requiere parada o se encenderá nuevamente cuando el vehículo alcance la velocidad mínima de la vía” (reiv. 1 “Con esta información se sincroniza la base de datos de la red de semáforos archivada en el sistema de navegación satelital (13). La cual está almacenada de manera asíncrona. Esta Información se calcula el paso del vehículo por los cruces semaforizados. De no ser posible el cruce por el semáforo se procede a desacelerar el vehículo en el trayecto que falta para efectuar parada por semáforo” (reiv. 5), “En la parte delantera serán la lámpara de posición (blanca) y la lámpara ámbar (señal de giro) (reiv. 6)”, “El orden de posición de los datos transmitidos por estas lámparas se tomará al bit menos significativo la lámpara blanca seguido por ámbar, ambas por el lado izquierdo y del derecho lámpara blanca y ámbar, esta última será el bit más significativo; dicho orden en cuanto al uso de colores puede ser convenido por el sistema de luces al inicio de la comunicación, en el caso de que el color de las lámparas sea diferente al mencionado en este sistema” (reiv. 6), que son resultados a alcanzar y no definen al sistema, puesto que la reivindicación incluiría no sólo la solución propuesta por el solicitante, sino todas las alternativas presentes o futuras que lleguen a ese resultado. Se sugiere reemplazarlo por las características esenciales, estructurales o funcionales, que contribuyen a la obtención de ese efecto.

Dentro de la reivindicación 4 se presentan características opcionales, “(...), caracterizado porque la base datos de la red semafórica se actualizará de cuatro maneras: la primera es de forma automática desde los datos entregados por el sistema de video estereográfico y reconocimiento de señales lumínicas del semáforo (15), este medirá los tiempos de cada fase (verde, amarillo, rojo); -La segunda, por medio de comunicaciones inalámbricas de la telefonía móvil (GSM); La tercera, es por medio de la comunicación vehículo a vehículo por protocolo 802.11p; -La cuarta, por medio del sistema de luces del vehículo adaptado al estándar IEEE 802.15.7”, por lo cual se sugiere poner cada una de estas características opcionales en un reivindicación independiente, teniendo en cuenta que si se excede de la décima reivindicación debe realizar el pago de cada una de las reivindicaciones adicionales.

7. Determinación del Estado de la Técnica

El estado de la técnica se determinó con base en la fecha de presentación de la solicitud de patente nacional: 29 de julio de 2016, y se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	Manual Propietario	“2014 LEAF OWNER’S MANUAL”	11/marzo/2014

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

D2	Manual Propietario	"THE BMW i3. OWNER'S MANUAL"	2015
D3	Artículo	"Smart vehicular communication system using Li Fi technology"	21/abril/2016

El documento D1¹ divulga el manual de propietario de un Nissan LEAF 2014.

El documento D2² divulga el manual de propietario de BMWi3 2015.

El documento D3³ divulga un sistema de comunicación vehicular inteligente que utiliza tecnología Li Fi que brinda protección contra colisiones vehiculares en las carreteras. Li Fi (Light Fidelity) es una tecnología emergente que utiliza el espectro de luz visible para la comunicación. Este proyecto se centra en la seguridad en carreteras en las que los faros, que consisten en LEOs que actúan como transmisores, se comunican con sensores de fotos que actúan como receptores. Blanco Los LEO utilizados en las luces de la cabeza y la cola se pueden utilizar de manera efectiva para la comunicación de corto alcance con los fotodetectores. La aplicación es rentable como LEDS son baratos y se proponen algoritmos simples para la generación y transmisión de señales. Los circuitos transceptores básicos se implementan y los resultados son dados. Las simulaciones del experimento se realizan con Proteus 8 Professional.

8. Examen de Patentabilidad (Art. 14 D486)

Novedad (Art 16 D486)

La reivindicación 1 consiste en: *"El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria que comprende la conexión con otros sistemas y sensores como son (...)"* (Radicado No. 16111057 del 13 de enero de 2017).

Tabla 1. Comparación de las Características Esenciales con las del Estado de la Técnica.

Características Esenciales	D1	D2
El Sistema de Traslación por uso de la Inercia	Este vehículo está equipado con un dispositivo regenerativo	El vehículo es alimentado exclusivamente por el motor

1 <https://owners.nissanusa.com/content/techpub/ManualsAndGuides/LEAF/2014/2014-LEAF-owner-manual.pdf>

2 <http://www.i3guide.com/pdf/BMWi3-owners-manual.pdf>

3 <https://ieeexplore-ieee-org.ezproxy.unal.edu.co/stamp/stamp.jsp?tp=&arnumber=7557199>

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria.	sistema de frenos. El propósito principal de sistema de freno regenerativo es proporcionar algo de energía para recargar la batería Li-ion y extender el rango de conducción. Una secundaria beneficio es el "frenado del motor" que opera basado en las condiciones de la batería de iones de litio (Pág. 9)	eléctrico. El pedal del acelerador puede usarse no solo para la aceleración, sino también para la desaceleración. En este caso, el motor eléctrico funciona como un generador y carga la batería de alto voltaje. Con un estilo de conducción sensato, esta función se puede utilizar para una recuperación de energía especialmente eficiente y una conducción cómoda, utilizando solo el pedal del acelerador (Pág. 32, Col. 1, Párr. 2).
Otros sistemas y sensores.	El sistema monitorea la información de la Unidad de control del airbag (ACU), los sensores de la hebilla del cinturón de seguridad y los sensores de clasificación de los ocupantes (sensores de peso) (Pág. 1-41).	Los sensores de ultrasonido en los parachoques miden las distancias desde los objetos (Pág. 118, Col. 2, Párr. 3).
Sistema de propulsión (4).	La batería Li-ion proporciona energía a la electricidad motor (motor de tracción) que mueve el vehículo (EV-2).	El motor eléctrico actúa como un generador y convierte la energía cinética del vehículo en corriente eléctrica (Pág. 32, Col. 1, Párr. 5).
Sistema de frenado (5).	Luz de advertencia del sistema de frenos antibloqueo (ABS) (Pág. 0-11)	Sistema de frenos (Pág. 79, Col. 1, Párr. 3).
Sistema de transmisión de potencia (6).	Al remolcar, asegúrese de que los ejes, el sistema de dirección y el tren de potencia estén en buenas condiciones. Si alguna unidad está dañada, se deben usar plataformas rodantes (Pág. 6-13).	La batería especial de alto voltaje suministra el motor eléctrico, así como las características de confort con potencia (Pág. 31, Col.2, Párr. 2). El asistente de estacionamiento calcula la mejor línea de estacionamiento posible y durante el procedimiento de estacionamiento toma el control de la dirección, la aceleración y el frenado y si es necesario cambia los engranajes (Pág. 123, Col. 2, Párr. 3).
Sistema de aire acondicionado (7).	Calefactor y control de aire acondicionado (Pág. 0-8).	eDRIVE permite el uso del aire acondicionado incluso antes de la marcha. El control de clima estacionario proporciona más

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

		alcance que el aire acondicionado completo mientras conduce (Pág. 32, Col. 2, Párr. 3).
Sistema de dirección (8).	El sistema de volante calefactado está diseñado para operar solo cuando la temperatura de la superficie del el volante está por debajo de aproximadamente 68 ° F(20 ° C) (Pág. 2-46).	Todo alrededor del volante (Pág. 14).
Sistema eléctrico (10).	EVSE (Equipo de suministro de vehículos eléctricos) (Pág. 0-5). Cuando el sistema EV (vehículo eléctrico) está apagado por un tiempo prolongado, la batería de 12 voltios puede cargarse automáticamente durante un corto período de tiempo de manera regular (Pág. EV-5).	Este BMW i es un vehículo eléctrico. El vehículo presenta un sistema de alto voltaje que consta de un motor eléctrico y una batería de alto voltaje, entre otras cosas. pcionalmente, el vehículo tiene un motor de combustión que genera energía eléctrica a través de un generador y por lo tanto aumenta el alcance. Este motor de combustión se llama extensor de autonomía (Pág. 31, Col. 1, Párr. 2). Indica, en ciertas partes o ensamblajes, que el uso incorrecto de equipos de alto voltaje o de componentes de alto voltaje de color naranja da como resultado el riesgo de lesiones potencialmente mortales por descargas eléctricas (Pág. 6, Col. 2, Párr. 8). El vehículo se puede operar completamente libre de emisiones usando su sistema de accionamiento eléctrico. La batería especial de alto voltaje suministra el motor eléctrico, así como las características de confort con la potencia (Pág. 31, Col. 2, Párr. 6).
Sistema Predictivo en Ruta (2).	DIFERENCIA ENTRE DISTANCIAS PREDECIDAS Y REALES La línea de guía de distancia y la línea de guía del ancho del vehículo se deben utilizar como referencia solo cuando el vehículo se encuentra	El asistente de carga en destinos especiales de navegación ayuda a encontrar y posiblemente incluye una estación de carga pública en la ruta deseada, consulte el Manual del

Página 7 de 12



REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

	en una superficie nivelada y pavimentada. La distancia que se visualiza en el monitor es solo de referencia y puede ser diferente de la distancia real entre el vehículo y los objetos mostrados (Pág. 4-3).	propietario integrado (Pág. 33, Col. 1, Párr. 2).
Recibe información desde el sensor de posición del pedal de aceleración (9).	Use la posición ECO para el rango máximo del vehículo y para conducir en la ciudad. La posición ECO ayuda a reducir consumo de energía al reducir la aceleración cuando se compara con el mismo acelerador posición del pedal en la posición D (conducción) y reduce la potencia proporcionada a la calefacción y el aire sistema de acondicionador (Pág. EV-19)	Mensajes de estado para el vehículo y sus componentes individuales, por ejemplo, velocidad de rotación de la rueda/velocidad del vehículo, desaceleración, aceleración transversal (Pág. 9, col. 1, Párr. 3).
Sensor de ángulo de cabeceo del vehículo (21).	El sistema VDC está diseñado para ayudar el conductor mantiene la estabilidad, pero lo hace no prevenir accidentes debido a abruptos operación de dirección a altas velocidades o por técnicas de manejo descuidado o peligroso. Reduzca la velocidad del vehículo y sea especialmente cuidadoso al conducir y tomar las curvas en superficies resbaladizas y siempre Conduce con cuidado (Pág. 5-24).	Sistemas de control de estabilidad de conducción (Pág. 107).
Sensor de par (11).	Sistema de dirección asistida ⁴ (Pág. 0-6)	El vehículo tiene dirección asistida incluso durante aplicaciones completas de frenos, lo que aumenta la seguridad activa (Pág. 107, Col. 1, Párr. 3).
Sensor de presión de aire acumulado (12).	Sistema de monitoreo de presión de neumáticos (TPMS) (P 2-17, P. 5-2).	Monitor de neumático desinflado FTM (Pág. 80, Col. 1, Párr. 3).

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

4 https://es.wikipedia.org/wiki/Direcci%C3%B3n_asistida

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

En consecuencia, la reivindicación 1 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1 y D2.

Nivel Inventivo (Art. 18 D486)

La reivindicación 2 consiste en: “*El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria (...)*” y la reivindicación 4 consiste en “*El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria (...)*” (Radicado No. 16111057 del 13 de enero de 2017).

Tabla 2. Comparación de las Características Esenciales con las del Estado de la Técnica.

Reiv.	Características Esenciales	D1	D3
1	El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria que comprende la conexión con otros sistemas y sensores como son: (...).	Ver tabla 1.	No menciona.
2	El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria, según la reivindicación 1, caracterizado porque el sistema predictivo en ruta (2) recibe y transmite Información según sea el caso del sistema de navegación satelital (13), sistema de navegación inercial (14), sistema de video estereográfico (15), sistema telemétrico (16), sistema de luces (17), sistema Li-Fi (18), sistema adaptativo crucero (19) y sistema de comunicaciones vehículo a vehículo (20). El sistema predictivo en ruta (2) procesa la información recibida dando como resultado el dato del vector desplazamiento en magnitud y dirección en los ejes cartesianos X, Y, Z. En función de la información que se recibe de los otros sistemas, el dato del vector desplazamiento determina si se enciende o no se enciende el sistema de propulsión en cada trayecto de la ruta.	Ver tabla 1	Diseño de la aplicación de transmisión de datos de vehículo a vehículo Usando tecnología Li-Fi ⁵ (Titulo). sistema de comunicación vehicular inteligente que utiliza tecnología Li Fi que brinda protección contra colisiones vehiculares en las carreteras. Li Fi (Light Fidelity) es una tecnología emergente que utiliza el espectro de luz visible para la comunicación. Este proyecto se centra en la seguridad en carreteras en las que los faros, que consisten en LEOs que actúan como transmisores, se comunican con sensores de fotos que actúan como receptores. Blanco Los LEO utilizados en las luces de la cabeza y la cola se pueden utilizar de manera efectiva para la comunicación de corto alcance con los fotodetectores. La aplicación es rentable como LEDS son baratos y se proponen algoritmos simples para la generación y transmisión de señales. Los circuitos transceptores básicos se implementan y los resultados son dados. Las simulaciones del experimento se realizan con Proteus
4	El Sistema de Traslación por uso de la Inercia Mecánica, Energía Cinética y Energía Potencial Gravitatoria, según la reivindicación 3, caracterizado porque la base datos de la red semafórica se	Ver tabla 1.	

Página 9 de 12

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

actualizará de cuatro maneras: la primera es de forma automática desde los datos entregados por el sistema de video estereográfico y reconocimiento de señales lumínicas del semáforo (15), este medirá los tiempos de cada fase (verde, amarillo, rojo); -La segunda, por medio de comunicaciones inalámbricas de la telefonía móvil (GSM); La tercera, es por medio de la comunicación vehículo a vehículo por protocolo 802.11p; -La cuarta, por medio del sistema de luces del vehículo adaptado al estándar IEEE 802.15.7.	8 Professional (Resumen).
--	----------------------------------

El documento D1 se considera el estado de la técnica cercano a la invención definida en la reivindicación 1 porque divulga un sistema de comunicación vehicular.

La diferencia entre la invención definida en las reivindicaciones 2 a 4 y el producto divulgado en D1 consiste en la inclusión de li-fi para la comunicación vehículo a vehículo y los protocolos de comunicación por medio de los cuales se actualizará la información.

El efecto que se logra por el hecho de incluir li-fi par la comunicación vehículo a vehículo y los protocolos de comunicación por medio de los cuales se actualizará la información es que se puede tener un vehículo inteligente que interactúa con su entorno.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿Cómo modificar el producto conocido en D1 para incluir li-fi para la comunicación vehículo a vehículo y los protocolos de comunicación por medio de los cuales se actualizará la información para interactuar con el entorno?

Sin embargo, la inclusión de li-fi par la comunicación vehículo a vehículo y los protocolos de comunicación por medio de los cuales se actualizará la información para interactuar con el entorno, ya está divulgada en el documento D3 en el siguiente aparte: Diseño de la aplicación de transmisión de datos de vehículo a vehículo Usando tecnología Li-Fi (Título). Sistema de comunicación vehicular inteligente que utiliza tecnología Li Fi que brinda protección contra colisiones vehiculares en las carreteras. Li Fi (Light Fidelity) es una tecnología emergente que utiliza el espectro de

5 <https://es.wikipedia.org/wiki/Lifi>

**REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

Oficio N° 6526

Ref. Expediente N° 16111057

luz visible para la comunicación. Este proyecto se centra en la seguridad en carreteras en las que los faros, que consisten en LEOs que actúan como transmisores, se comunican con sensores de fotos que actúan como receptores. Blanco Los LEO utilizados en las luces de la cabeza y la cola se pueden utilizar de manera efectiva para la comunicación de corto alcance con los fotodetectores. La aplicación es rentable como LEDS son baratos y se proponen algoritmos simples para la generación y transmisión de señales. Los circuitos transceptores básicos se implementan y los resultados son dados. Las simulaciones del experimento se realizan con Proteus 8 Professional (Resumen)..

En consecuencia, la persona del oficio normalmente versada en la materia incluiría li-fi para la comunicación vehículo a vehículo y los protocolos de comunicación por medio de los cuales se actualizará la información para interactuar con el entorno del documento D3 en el producto divulgado en el documento D1 para llegar así al objeto de las reivindicaciones 2 y 4 de la solicitud. Por lo cual se consideran obvias.

Las reivindicaciones dependientes 2 y 4 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo al producto, por lo cual se considera que no tienen nivel inventivo.

9. Conclusión

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

Ítem	Documento	Reivindicaciones Afectadas	Requisito que Afecta
D1	Manual Propietario	1 Preambulo	Novedad
D2	Manual Propietario	1 Preambulo	Novedad
D3	Articulo	2 y 4	Nivel Inventivo

10. Respuesta a los argumentos del señor solicitante

Se realiza el examen de patentabilidad sobre las reivindicaciones allegadas por el solicitante como respuesta al Oficio No. 13585 y sobre este capítulo reivindicatorio se realiza el examen de patentabilidad. En consecuencia, esta oficina mantiene las objeciones realizadas en forma y adiciona nuevos requerimientos como se muestra líneas arriba en este oficio.

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

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° **6526**

Ref. Expediente N° 16111057

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,



[DirectorName]
DIRECTOR DE NUEVAS CREACIONES

Elaborado: JUAN SEBASTIAN RONCANCIO AREVALO
Revisado: RACHID PONCE VERJEL
Aprobado: JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ