

Señores
DIRECCIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO
Bogotá, D.C.

Ref. Expediente NC2019/0014600
Título solicitado: SISTEMA DE PESO MOVIL
Solicitante: GONZALO DURAN ARIZA

Trámite: Respuesta a la acción oficial 11617 de 16 de septiembre de 2020 de acuerdo con el Art. 45 de la Decisión 486 de 2000 de la Comunidad Andina de Naciones, emitida por el Despacho de la Superintendencia de industria y Comercio.

Respuesta al requerimiento 11617

1. Presentación de una solicitud de modificación de la solicitud en curso

1.1. Modificación de las reivindicaciones.

Con el fin de superar las objeciones realizadas por el Examinador en el Oficio **11617**, se adjunta un nuevo capítulo reivindicatorio que no aumenta el alcance de la solicitud original.

Los inventores han modificado las reivindicaciones de manera que ahora indican con claridad las características estructurales y funcionales, que en conjunto dan sentido a la invención, y que se encuentran debidamente sustentadas por la Solicitud original.

Teniendo en cuenta que el capítulo reivindicatorio estudiado en el Oficio **11617** estaba compuesto por 41 reivindicaciones, se solicita amablemente al Examinador considerar el

presente capítulo reivindicatorio modificado el cual está compuesto por **49** reivindicaciones para su estudio en el trámite. En este sentido se incluye un pago de 8 reivindicaciones adicionales para su estudio.

1.2. Modificación a la descripción

Con el fin de ayudar a la claridad de la descripción y sus contenidos, me permito modificar la descripción en dos párrafos, de forma tal que no se amplía la materia divulgada inicialmente. Los folios específicos en su correspondiente numeración se anexan al presente memorial.

De igual forma, me permito incluir la figura 16, para señalar más específicamente mediante una línea punteada y una flecha, el elemento número 667, el cual consiste en un computador dentro del monorriel.

2. De la solicitud de patente

2.1 Objeciones frente a las Reivindicaciones (Art 30 D486, Art 22 PCT)

En cuanto al capítulo reivindicatorio, el oficio ha promulgado objeciones a las cuales damos respuesta a continuación:

- *El Examinador objeta las reivindicaciones 33 y 36 por concisión al revelar las mismas características esenciales. Estas reivindicaciones se refieren a un sistema de peso móvil, para provocar un momento relacionado con el peso móvil en relación con una estructura de soporte caracterizado porque se compone de un riel de peso móvil, un peso móvil, un motor que provoca una aceleración del peso móvil, y dicha aceleración provoca el momento. Se sugiere eliminar una de dichas reivindicaciones. De igual forma, las reivindicaciones 40 y 41 revelan las mismas características esenciales, porque se refieren a un sistema de peso móvil, para contrarrestar un momento relacionado con el vehículo en relación con una estructura de soporte con un momento movable, que se compone de un riel de peso móvil, un peso móvil, un motor, una*

conexión entre peso y motor, donde el motor causa un desplazamiento del peso. Se sugiere igualmente eliminar una de dichas reivindicaciones.

De acuerdo con lo solicitado, se han modificado las reivindicaciones 33 Y 36 incluyendo las partes caracterizantes del sistema de peso móvil como parte diferenciadora de las reivindicaciones, en donde la reivindicación 33 se refiere a un sistema de peso móvil, mientras la reivindicación 36 se refiere a un sistema de monorraíl que mitiga un momento relacionado con el monorraíl, y por lo tanto ahora no revelan las mismas características esenciales.

Se observa además que la reivindicación 40 se refiere a un sistema para causar un momento relativo de peso móvil a una estructura, mientras que la reivindicación 41 se refiere a un sistema para mitigar un momento relativo a un vehículo relativo a la estructura de soporte, que permite diferenciar claramente la materia de ambas reivindicaciones, en donde ambas no son incluso de la misma categoría.

En cuanto a las modificaciones, se ruega tener en cuenta al Despacho de la SIC que gran parte de las expresiones han sido ajustadas a la definición técnica provista por la especificación y por lo tanto, en este caso el sistema de peso comprende además características como una estructura de soporte, que en muchos casos es una columna, pero puede ser cualquier estructura estable tal como se menciona en la página 57 de la especificación.

- *Las siguientes frases: "(...) de modo que, debido al momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, causado por el movimiento del peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil: la magnitud del momento combinado en relación a la estructura de soporte, que incluye: (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte y (2) el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte es menor que la magnitud del momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte mientras el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la*

estructura de soporte", "(...) de modo que el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte incluye un momento de aceleración asociado con el peso móvil, el cual es causado por la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, mientras vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte; y, (B)(1) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil a una segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, (2) la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil se encuentra a lo largo de la otra sección del riel de peso móvil, en la otra área al otro lado de la estructura de soporte, y (3) el desplazamiento del peso móvil desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil a la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil ocurre antes de que el vehículo se mueva a lo largo sección del carril al lado de la estructura de soporte, de modo que el peso móvil se encuentre en la segunda posición del riel de peso móvil, y así no esté a lo largo de la sección del riel de peso móvil y así no esté en el área al lado de la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte—de modo que el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte incluye un momento relacionado con el peso asociado con el peso móvil, que es causado por el peso móvil estando en la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte" (Reiv. 1), "(...) de modo que el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte incluye el momento relacionado con el peso móvil, el cual es causado por el peso móvil que se encuentra en la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte" (Reiv. 2); "(...)de modo que el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte incluye el momento relacionado con la aceleración asociado con el peso móvil, que es causado por la aceleración del peso móvil hacia la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril al lado de la estructura de soporte" (Reiv. 6); "(...)de manera que, debido al momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, causado por el movimiento del peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil: la magnitud del momento combinado en relación con la estructura de soporte" (Reiv. 29),

“(...)de manera que, debido al momento relacionado con el peso móvil, por el motor a través de la conexión entre el motor y el peso móvil, desde la primera posición a lo largo del riel de peso móvil” (Reiv. 30); “(...)en donde la fuerza ejercida hace que el peso móvil se mueva desde una primera posición a lo largo del riel de peso móvil hacia una segunda posición a lo largo del riel de peso móvil, en donde la segunda posición a lo largo del riel de peso móvil está en la otra área en el lado opuesto de la columna, antes de que el vehículo se mueva a lo largo de la sección del carril, en el área del lado de la columna, tal que el peso móvil permanezca en la segunda posición, en la otra área en el lado opuesto de la columna, cuando el vehículo se desplaza a lo largo de la sección del carril, en el área al lado de la columna” (Reiv. 31); “(...)de tal manera que el momento relacionado con el peso móvil contrarresta el momento relacionado con el monorriel, que incluye el momento relacionado con la fuerza centrífuga, en relación con la sección de la columna, mientras que el monorriel se mueve a lo largo de la sección del carril curvo conectado a la columna” (Reiv. 32); “(...)de manera que la aceleración del peso móvil a lo largo del riel de peso móvil por el motor, mientras el vehículo se desplaza a lo largo del sección curva del carril en el área al lado de la estructura de soporte, causa la magnitud del momento combinado en relación con la estructura de soporte, que incluye (1) el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, que incluye el momento relacionado con la aceleración asociado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, y (2) el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, que incluye el momento relacionado con la fuerza centrífuga asociado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección curva del carril en el área en el lado de la estructura de soporte para ser inferior a la magnitud del momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras que el vehículo se desplaza a lo largo de la sección curva del carril en el área del lado de la estructura de soporte” (Reiv. 33); “(...)de modo que el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte la estructura de soporte contrarresta el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte mientras se produce el desplazamiento del vehículo a lo largo de la sección de carril soportada por la estructura de soporte” (Reiv. 37); “(...)provoca el momento relacionado con el peso móvil en relación con la estructura de soporte, mientras que el desplazamiento del vehículo se produce a lo largo de la sección del carril, y por lo tanto

contrarresta el momento relacionado con el vehículo en relación con la estructura de soporte, mientras que el desplazamiento del vehículo se produce a lo largo de la sección del carril” (Reiv. 40), sugieren resultados a alcanzar y no definen al producto, 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 reemplazar por las características esenciales que contribuyen a la obtención de ese efecto.

Con el ánimo de superar la objeción citada, se han editado las características técnicas en las reivindicaciones para definir los términos y componentes, y se aclara que las partes caracterizantes ya no se encuentran definidos en términos de *resultados a alcanzar*.

Así mismo, se informa a ese Despacho que si bien el capítulo reivindicatorio modificado presenta definiciones funcionales y otras características, estas sólo muestran la interconexión del sistema de peso móvil para su mejor comprensión, en lugar de listar una serie de estructuras que no permitiría indicar como se construyen o interaccionan dichas características, por lo que adicional a las características estructurales nos permitimos mantener las características funcionales que además permiten interpretar y definir aun más la invención. Adicionalmente, las características funcionales no se encuentran aisladas ni definiendo exclusivamente las reivindicaciones, contrario a ello se acompañan debidamente por sus características estructurales, por lo que es posible identificar claramente el objeto reclamado.

- *El capítulo reivindicatorio contiene un excesivo número de reivindicaciones independientes que repiten materia, en consecuencia, presentan el mismo alcance. Se sugiere establecer una redacción más concisa de la materia a reclamar.*

De acuerdo con la sugerencia del Sr. Examinador, se ha revisado el texto evitando expresiones redundantes para hacer el capítulo más conciso. Adicionalmente las reivindicaciones independientes ahora se refieren a categorías distintas entre si y por lo tanto su redacción aporta a a concisión de todo el capítulo.

- *El Examinador sugiere incluir entre paréntesis () los números de referencia de cada uno de los elementos que hacen parte de la invención de acuerdo con la numeración*

empleada en los dibujos, con el fin, de hacer más fácil la comprensión de la materia reivindicada.

En cuanto a la sugerencia de incluir entre paréntesis los números de referencia, mi mandante se reserva su derecho de mantener el capítulo reivindicatorio definido mediante las características técnicas que ahora enseña, sin incluir los números de referencia, los cuales podrían limitar la invención injustificadamente.

En consecuencia, las reivindicaciones modificadas en nuestra opinión son completamente claras concisas y se encuentran enteramente soportadas por la descripción, por lo que cumplen cabalmente con el Art. 30 de la Decisión 486 de la Comunidad Andina de Naciones.

Por lo tanto me permito solicitar al Despacho de la SIC el estudio del nuevo capítulo modificado adjunto en respuesta al Requerimiento 11617 de 16 de septiembre de 2020 y con fundamento en el Art. 14 de la D. 486 conceda el privilegio de patente solicitado.

Anexo:

1. Nuevo pliego reivindicatorio compuesto por cuarenta y nueve (49) reivindicaciones.
2. Figura 16
3. Descripción páginas 20 y 24

Del Sr. Superintendente atentamente,

JESUS PEREZ VILLAMIZAR
T.P. No. 133.999 del C.S.J