

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

Por la cual se deniega una Patente de Modelo de Utilidad

LA DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 5° del artículo 20 del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO

Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 6 de octubre de 2020 con el N° NC2020/0012503, por ERNESTO SEGURA RODRIGUEZ, HECTOR GONZALO CONTRERAS VASQUEZ y MARILUZ CONTRERAS VASQUEZ, presentaron la solicitud de patente de modelo de utilidad titulada “SISTEMAS BIOINTELIGENTES DE MOVILIDAD BIOTAXIS, BIOBICIS, BIODOMICILIOS”.

Que la solicitud fue publicada en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 921 el 19 de marzo de 2021, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

Que realizado el examen de fondo mediante Oficio N° 6987, notificado el 11 de mayo de 2022, se requirió a los solicitantes en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentaran respuesta a las observaciones de carácter técnico, relacionadas con la patentabilidad o cumplimiento de los requisitos establecidos por esta Decisión para la concesión de la patente.

Que los solicitantes mediante escrito radicado bajo el N° NC2020/0012503 el 22 de junio de 2022, respondieron oportunamente el requerimiento formulado sin presentar nuevo capítulo reivindicatorio. Por lo tanto, se tendrá en cuenta el capítulo reivindicatorio presentado con el radicado N° NC2022/0005021 el 21 de abril de 2022.

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 85 de la Decisión 486 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina *“Son aplicables a las patentes de modelo de utilidad, las disposiciones sobre patentes de invención contenidas en la presente Decisión en lo que fuere pertinente, salvo en lo dispuesto con relación a los plazos de tramitación, los cuales se reducirán a la mitad. Sin perjuicio de lo anterior, el plazo establecido en el artículo 40 quedará reducido a doce meses.”*

Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión 486 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina *“Los países miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial”.*

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

Asimismo, el artículo 81 de la Decisión 486 indica *“Se considera modelo de utilidad, a toda nueva forma, configuración o disposición de elementos, de algún artefacto, herramienta, instrumento, mecanismo u otro objeto o de alguna parte del mismo, que permita un mejor o diferente funcionamiento, utilización o fabricación del objeto que le incorpore o que le proporcione alguna utilidad, ventaja o efecto técnico que antes no tenía. Los modelos de utilidad se protegerán mediante patentes”*.

Que en el presente caso la reivindicación 1 incluida en el radicado bajo el N° NC2022/0005021 el 21 de abril de 2022, no cumple los requisitos indicados. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Objeto de la invención

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de un sistema de movilidad y comunicación eficiente, que no sea contaminante y que cumpla de todas las normas de tránsito y transmite, normas tecnológicas, de seguridad, salubridad y todo tipo de protocolos de bioseguridad.

Para resolver este problema técnico, la solicitud proporciona un sistema de movilidad y servicio autosostenible que se caracteriza por dotar a una ciudad o municipio con vehículos bioseguros, ecológicos y económicos de dos, tres y cuatro ruedas impulsadas autoasistidamente, es decir, manual y/o con motor eléctrico (sistema de engranaje autosostenible).

Reivindicaciones (Art. 30 Decisión 486)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 30, de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina que señala: *“Las reivindicaciones definirán la materia que se desea proteger mediante la patente. Deben ser claras y concisas y estar enteramente sustentadas por la descripción. Las reivindicaciones podrán ser independientes o dependientes. Una reivindicación será independiente cuando defina la materia que se desea proteger sin referencia a otra reivindicación anterior. Una reivindicación será dependiente cuando defina la materia que se desea proteger refiriéndose a una reivindicación anterior. Una reivindicación que se refiera a dos o más reivindicaciones anteriores se considerará una reivindicación dependiente múltiple”*.

Las reivindicaciones presentan las siguientes observaciones:

- La reivindicación 1 hace referencia a una lista de partes sin que se establezca una relación funcional entre estos.
- La característica *“Dispensadores de gel, tapabocas y Kit de primeros auxilios”* de la reivindicación 1 no corresponde a una característica técnica que le entregue una ventaja técnica adicional al triciclo de la reivindicación 1, puesto que solo hace referencia a elementos que pueden almacenarse en el compartimiento.

Determinación del estado de la técnica

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 06 de octubre de 2020, que corresponde a la fecha de presentación nacional.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontró el siguiente documento que anticipa el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US 2019/034858	"System And Mechanism For Upselling Products On Autonomous Vehicles"	31 de enero de 2019

El documento D1¹ divulga una flota de vehículos autónomos o semiautónomos que comprende una pluralidad de vehículos autónomos o semiautónomos para contener, asegurar y entregar al menos uno de un primer artículo y al menos uno de un segundo artículo después de que un cliente realiza un pedido de un primer elemento (...) (Pág. 1, Resumen).

Novedad

Según lo dispuesto en el artículo 16 de la Decisión 486: *“Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica.*

El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida”.

En el presente caso, el triciclo reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 1 está referida a: *“Triciclos y cuatriciclos cubiertos con paneles solares inteligentes y con elementos de sanitización para movilidad (...)”* (Radicado N° NC2022/0005021 el 21 de abril de 2022).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 1, y las reveladas en el documento D1 que representa el estado de la técnica:

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

Características esenciales	D1
Triciclos y cuatriciclos cubiertos con paneles solares inteligentes y con elementos de sanitización para movilidad, transporte de usuarios, encomiendas y publicidad caracterizado porque comprende:	El vehículo autónomo o semiautónomo (101) puede comprender un vehículo terrestre como (...) un triciclo (...) (Pág. 5, Párr. 067). El vehículo autónomo o semiautónomo (101) puede comprender además un sistema de energía solar auxiliar (135) (...) (Pág. 6, Párr. 071).

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=US&NR=2019034858A1&KC=A1&FT=D&ND=3&date=20190131&DB=&locale=en_EP

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

Un motor eléctrico (15).	(...) un motor eléctrico (...) (Pág. 6, Párr. 069).
Techo fotovoltaico (2).	El vehículo autónomo o semiautónomo (101) puede comprender además un sistema de energía solar auxiliar (135) (...) (Pág. 6, Párr. 071).
Wifi (3).	(...) dispositivo de entrada wifi (...) (Pág. 12, Párr. 133).
Cámaras (5).	(...) una cámara, una cámara de video (...) (Pág. 6, Párr. 072).
Pantalla (4).	(...) una pantalla digital (...) (Pág. 6, Párr. 075).
Botón de pánico (6).	(...) un botón (...) (Pág. 2, Párr. 007). (...) una notificación de emergencia (...) (Pág. 6, Párr. 075).
Alarma (7).	(...) una notificación de emergencia (...) (Pág. 6, Párr. 075).
GPS (9).	(...) un sensor GPS (...) (Pág. 5, Párr. 062).
Beacons (10).	(...) un dispositivo de comunicación Bluetooth (...) (Pág. 14, Párr. 142). En el estado de la técnica es divulgado implícitamente que un beacon corresponde a un dispositivo de comunicación Bluetooth ² .
Compartimiento portapaquetes (14).	(...) un primer compartimento configurado para contener, asegurar y vender un primer artículo (...) (Pág. 1, Párr. 006).
Dispensadores de gel, tapabocas y Kit de primeros auxilios, (11).	(...) la pluralidad de compartimentos asegurables están configurados para botiquines de primeros auxilios (...) (Pág. 7, Párr. 079). En el estado de la técnica es divulgado implícitamente que un kit de primeros auxilios comprende elementos tales como dispensadores de gel y tapabocas ³ .

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

Respuesta a los argumentos del solicitante

Los solicitantes argumentan respecto al documento D1 que “(...) a. El documento D1 divulga una flota de vehículos autónomos o semiatonomos para contener, asegurar y entregar al menos un primer artículo o un segundo articulo después de un pedido.

b. De acuerdo a la sugerencia hecha por uds. la cual no compartimos algunos conceptos como el de la patente en ejemplo se habla de vehículos autónomos y semiatonomos,

² https://www.tekmodul.de/wp-content/uploads/2019/09/Bluetooth-Beacon_SkyLab_VG01_V1.02User-Manual-English.pdf
³ <https://www.excitesafety.com.au/wp-content/uploads/2014/11/Example-of-contents-for-a-first-aid-kit-for-most-workplaces.pdf>

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

NUNCA AUTOASISTIDOS Y MENOS DE ELEMENTOS DE MICROMOVILIDAD DE ULTIMA MILLA.

c. Esto significa que un vehículo autónomo y semiatonómo es aquel que limita las capacidades humanas en cuanto a la conducción ; ya que cuenta con una serie e tecnologías que le permite desplazarse sin ser controlado por el ser humano (conductor) con cierta ventajas y limitantes encontrándose esta nueva tecnología en pruebas y mas con una serie de niveles de autonomías; pues NUESTRO MODELO DE PATENTE Y UTILIDAD CARECE DE ESTOS NIVELES DE AUTONOMIA; dado el caso que es autoasistido y siempre contando con la conducción del ser humano.

NIVELES DE AUTONOMIA:

- NIVEL DE AUTONOMIA "0" O SIN ASISTENCIA.
- NIVEL DE AUTONOMIA "1" O DE CONDUCCION COMPARTIDA.
- NIVEL DE AUTONOMIA "2" O DE AUTONOMIA PARCIAL
- NIVEL DE AUTONOMIA "3" O DE AUTONOMIA CONDICIONAL
- NIVEL DE AUTONOMIA "4" O DE ALTA AUTONOMIA
- NIVEL DE AUTONOMIA "5" O DE AUTONOMIA COMPLETA

por lo menos en lo 3 últimos niveles de autonomía no tienen ni volante, ni accesorios como aceleradores o frenos (pedales) (...)".

Al respecto, es pertinente aclarar que el capítulo reivindicatorio radicado bajo el N° NC2022/0005021 el 21 de abril de 2022 no menciona de manera explícita que el triciclo o cuatriciclo reivindicados sean autoasistidos o que contengan elementos de micromovilidad de última milla, además que tampoco describe restricciones respecto a que este vehículo no posea ciertos niveles de autonomía, por lo que estas características no fueron tenidas en cuenta en el análisis de novedad realizado, el cual se llevó a cabo comparando las características del documento D1 con las características técnicas esenciales de la solicitud, las cuales son descritas en la reivindicación independiente 1, por lo cual este argumento no resulta procedente para desvirtuar el análisis de patentabilidad realizado de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 16 de la Decisión 486.

A continuación, los solicitantes argumentan que "(...) DESVENTAJAS: podemos destacar las siguientes:

- Es limitada nula la intervención humana en caso de problemas; pues si bien se trata de una tecnología de avanzada esta se encuentra sujeta a muchas fallas, que pueden empeorar si no hay una persona cerca(el ser humano como tal) para solucionarlas, o en caso dado que dicha persona no puede acceder al sistema informativo del auto, ya que necesita de una capacitación especializada para ingresar a el y como si fuera poco tecnificar las vías que interactuarían con dichos vehículos autonomos y semiatonomos; y COMO SI FUERA POCO IMPLICA EL CAMBIO ABSOLUTO DE LA NORMATIVIDAD DE TRANSITO, TRANSPORTE Y VIAL.

PRECIO POCO ACCESIBLE:

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

Precisamente por ser una tecnología de última generación el costo de estos vehículos será muy elevado e inalcanzable por mucho tiempo y con un futuro muy lejano de no antes de 25 o 30 años, quizás para 2050, ya que se necesita de una adecuación de un sistema inteligente satelital y vías inteligentes manejadas por plataformas de simulación integradas a lenguajes regionales de planificación y operaciones compartidas con sistemas de movilidad distintas en todo el mundo y analizando millones de compartimientos y agentes, tomando una serie de decisiones, haciendolo imposible antes del 2050.

LA LEGISLACIÓN por ejemplo en caso de un accidente, quien sera el responsable en cada uno de estos niveles de autonomía y como si fuera poco el cambio de legislation entre ciudades y países. Si miramos los diferentes entes del gobierno comprometidos con el tema como: TRANSITO, MOVILIDAD, SEGURIDAD, POLICIA; podemos concluir que el futuro de estos sistemas es muy lejano. para terminar este tipo de sistemas de vehículos autonomos y semiautonomos en este CASO EL EXAMINADOR DE LA PATENTE EN MENCION NO HA CONTEMPLADO, NI HA MENCIONADO QUE NUESTRO SISTEMA ES EN CICLOVIAS, CICLORUTAS O VIAS SECUNDARIAS, como es bien sabido para el sistema que se pretende desvirtuar solo se contempla para AUTOPISTAS AUTOMATIZADAS INTELIGENTES (...)"

Se aclara que estas desventajas que mencionan los solicitantes del vehículo del documento D1 frente a la presente solicitud, no corresponden a diferencias respecto a las características técnicas estructurales del vehículo que se reclama bajo un modelo de utilidad, sino que son de tipo normativo, de costo y legislativo, las cuales no determinan la patentabilidad de la solicitud. Resulta conveniente aclarar que la patentabilidad de una solicitud se determina a partir de las características técnicas descritas en la reivindicación independiente y sus diferencias respecto al estado de la técnica, y en el presente caso, estas características divulgadas en la reivindicación independiente 1 fueron anticipadas en su totalidad por el documento D1, tal como se aprecia en el estudio de novedad trasladado en la presente Resolución y por tanto, se considera que la presente solicitud no supera este requisito de novedad con el fin de otorgar los derechos de una patente de modelo de utilidad.

Posteriormente, los solicitantes argumentan que "(...) Respondiendo a esta determinación se hacen las siguientes aclaraciones llevando al contexto al examinador en el documento referido en el estado del arte D1 US.2019/034858 de sistemas autónomos de vehículos NO APLICARIA COMO ANTERIOR DADO QUE LA NATURALEZA DEL D1 HACE REFERENCIA a una flota de vehículos autónomos o semiautonomos para una serie de entrega de artículos; pues nuestro elemento NO TIENE AUTONOMIA, pues este es un medio de solución de movilidad de ultima milla siempre autoasistido y con una serie de dispositivos, haciendo el buen uso de la tecnología existente y no de una tecnología fantasiosa y una serie de supuestos de un futuro muy lejano. por otra parte nuestra presente invención de modelo de utilidad ya concebido previamente por la SIC, y relacionada dentro de los diferentes elementos aqui presentados para suministrar cualquier tipo de seguridad, movlidad o información desde un centro de de gestión y monitoreo como parte de las SMART CITIES y además utilizando una infraestructura de nuestras ciudades ya existentes y adaptandolas a este tipo de necesidades presentes para soluciones inmediatas de movilidad, razón que nos lleva a sugerir al EXAMINADOR A DESESTIMAR AL D1 COMO ESTADO DE LA TECNICA QUE TIENEN EN COMUN

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

ELEMENTOS PERO NO ESTAN CONCEBIDOS DE IGUAL FORMA ADAPTANDOLOS A UNA FORMA DE MOVILIDAD MUY DIFERENTES QUE CUMPLE CON REALIZAR LABORES SIMILARES PERO QUE EN LO PARTICULAR CUENTAN CON OTRA FUNCIONALIDAD DE MICROMOVILIDAD DE ULTIMA MILLA AUTOASISTIDOS DIRIGIDOS SIEMPRE POR EL SER HUMANO Y QUE SU FUNCIONALIDAD SE DESARROLLA SOBRE CICLOVIAS, CICLORUTAS, VIAS SECUNDARIAS Y PARQUES ENTRE OTROS (...).

Al respecto, cabe aclarar nuevamente que al no ser mencionadas de manera explícita las características de conexión a un centro de gestión de monitoreo, funcionalidades de micromovilidad de última milla y restricciones respecto a que el vehículo de la solicitud no es autónomo, estas no hacen parte del estudio de patentabilidad y su correspondiente comparación con el estado de la técnica, en este caso, el documento D1 y por consiguiente, estas características no resultan relevantes para desvirtuar el análisis de novedad realizado y se mantienen estas objeciones de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 16 de la Decisión 486.

Adicionalmente, los solicitantes afirman que “(...) De acuerdo a la tabla en mención las características esenciales de los vehículos ya habían sido divulgadas previamente en el documento D1 por lo tanto la materia reivindicada no es nueva. Teniendo en cuenta que la patente de modelo de utilidad es un privilegio que le otorga el estado al inventor como reconocimiento de la inversión y los esfuerzos realizados a aquellas invenciones que consisten en una nueva forma de: configuración o disposición de elementos de un artefacto, herramienta, instrumento, mecanismo u otro objeto o pare de los mismos que PERMITEN UN MEJOR O DIFERENTE FUNCIONAMIENTO UTILIZANDO LA FABRICACION DEL OBJETO QUE LO INCORPORA O QUE LE PROPORCIONE ALGUNA VENTAJA COMO EN ESTE CASO UNA MEJOR UTILIDAD DE MOMENTO Y DE FUTURO máxime teniendo en cuenta que es justo la problemática de la movilidad en el mundo entero en la última milla; es aquí el mejoramiento en nuestros elementos autoasistidos y donde nuestro unico protagonista es el ser humano haciendo el buen uso de la tecnología para la solución de la movilidad y los trancones para mayor rapidez y mejor calidad de vida (...)

(...) Significa que una invención es nueva cuando no esta comprendida en el estado de la técnica como en este caso LAS BICICLETAS O LOS TRICICLOS(BICITAXIS) O ELEMENTOS DE ULTIMA MILLA Y QUE NO TIENEN NINGUN ELEMENTO O DISPOSITIVO TECNOLÓGICO, es mas, no existen en las ciclovías, ciclorutas, o vías secundarias y ni siquiera cuentan con algun dispositivo par que puedan transitar tecnológicamente. conforme a las anteriores definiciones podemos deducir que nuestra solicitud de patente modelo de utilidad presenta características técnicas no presentadas en el que fue considerado el estado del arte mas cercano al D1 o proporciona alguna utilidad, ventaja o efecto técnico que antes no tenia y que era afectado por medio del examen de patentabilidad la novedad según el examinador, cumpliría con esta condición Y DEBERIA SER CONCEBIDA DE FORMA INMEDIATA POR EL MISMO EXAMINADOR DE LA SIC. Así mismo nos permitimos mencionar algunos elementos de micromovilidad que no fueron utilizados como base de comparación o tenidos en cuenta y que por lo tanto no afectarían la novedad de la presente solicitud el modelo de utilidad

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

al no ser incluidos como elementos de micromovilidad de última milla (bicicletas, triciclos, bicitaxis).

Ninguno de estos elementos o medios de movilidad fueron tenidos en cuenta por el examinador al realizar la comparación con el D1 ya que forman parte vital e importante en nuestra invención y por lo tanto le da novedad que se requiere para ser concebida en nuestra solicitud y maxime teniendo en cuenta la catastrofe de problemáticas de movilidad cuando hoy en día seria la solución eficaz de micromovilidad de ultima milla. teniendo en cuenta esto presentamos unos nuevos capítulos reivindicatorios que permiten facilitar estudios comparativos al examinador en el documento D1 para que al revisarlos se pueda aclarar cualquier detalle que afecte dicha solicitud empezando que todavía no hay estudios técnicos ni tecnológicos en ciclovías, ciclorutas y vías secundarias por donde transitan dichos elementos; de otra parte el examinador no conto con la revisión de las figuras o los dibujos que se anexaron en la solicitud, diseños muy elementales para que le sirvieran de comparación para la investigación propuesta por el y la considerara en el estado del arte más cercano considerado como una forma única no revelada en estos elementos para proceder a conceder dicha patente, por ser superada en el nuevo capítulo reivindicatorio, le solicito que sea estudiada nuevamente y concedida dado el caso que no se encuentra afectada por la novedad y más aun como medios de solución a los problemas de movilidad de última milla en cualquier parte del mundo, aprovechando la tecnología existente en el momento para una mejor calidad de vida de las personas (...)"

Se aclara de nuevo que el capítulo reivindicatorio radicado bajo el N° NC2022/0005021 el 21 de abril de 2022 no menciona explícitamente los elementos de última milla ni los elementos de micromovilidad que argumentan los solicitantes, por lo cual no fueron tenidos en cuenta en el análisis de novedad realizado. Adicionalmente, se aclara que el documento D1 menciona el que vehículo autónomo o semiautónomo (101) puede comprender un vehículo terrestre como (...) un triciclo (...) (Pág. 5, Párr. 067), por lo cual este documento hace referencia a triciclos tal como la presente solicitud, y por tanto hace parte del campo técnico de la invención y resulta relevante para anticipar las características reclamadas en la reivindicación independiente 1. Finalmente, se aclara que los dibujos trasladados durante el trámite fueron tenidos en cuenta en todas las etapas del mismo y fueron necesarios para comprender la invención, pero se le reitera a los solicitantes que el capítulo reivindicatorio debe contener todas las características técnicas estructurales que permiten a la solicitud alejarse del estado de la técnica, y por tanto, la patentabilidad de la misma se determina a partir de lo descrito en el último capítulo reivindicatorio presentado y como ya fue descrito anteriormente, el documento D1 anticipa todas las características técnicas descritas en la reivindicación 1 y por ende, se considera que la presente solicitud no es nueva en virtud de lo divulgado en este documento D1.

Que los solicitantes en el escrito radicado bajo el N° NC2020/0012503 el 22 de junio de 2022, solicitaron la modificación del título a: "MICROMOVILIDAD INTELIGENTE AUTOSOSTENIBLE", la cual no se acepta porque no menciona la modalidad reclamada en el capítulo reivindicatorio. Teniendo en cuenta lo anterior y el objeto de la solicitud, el título quedará de la siguiente manera: "TRICICLO CUBIERTO CON PANELES SOLARES INTELIGENTES Y CON ELEMENTOS DE SANITIZACIÓN PARA MOVILIDAD".

Resolución N° 42492

Ref. Expediente N° NC2020/0012503

En conclusión, teniendo en cuenta que los argumentos de la solicitante no desvirtúan de manera alguna las objeciones a la patentabilidad ya sustentada, la Directora de Nuevas Creaciones,

RESUELVE

ARTÍCULO 1: Denegar la patente de modelo de utilidad para la creación titulada “TRICICLO CUBIERTO CON PANELES SOLARES INTELIGENTES Y CON ELEMENTOS DE SANITIZACIÓN PARA MOVILIDAD”.

ARTÍCULO 2: Notificar el contenido de la presente resolución a ERNESTO SEGURA RODRIGUEZ, HECTOR GONZALO CONTRERAS VASQUEZ y MARILUZ CONTRERAS VASQUEZ, advirtiéndole que contra ella procede el recurso de apelación, ante el Superintendente Delegado para la Propiedad Industrial, del cual podrá hacer uso en el momento de la notificación o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., el 30 de junio de 2022

LA DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES,



Edna Marcela Ramirez Orozco