

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

Por la cual se deniega una Patente de Invención

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO

en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral 24 del artículo 3° del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 9 de febrero de 2021 con el N° NC2021/0001486, por HERO MOTOCORP LIMITED, entró a fase nacional la solicitud de patente de invención titulada "SISTEMA DE ESCAPE", que corresponde a la solicitud internacional PCT/IN2019/050589 del 9 de agosto de 2019.

Que la solicitud fue publicada en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 920 el 8 de marzo de 2021, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

Que realizado el examen de fondo mediante Oficio No. 5451 de 19 de abril de 2022, se requirió al solicitante en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentara 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 el solicitante presentó, junto a la oportuna respuesta radicada con N° NC2021/0001486 el 18 de julio de 2022, nuevas reivindicaciones 1 a 18 que reemplazan las originalmente presentadas, posteriormente presenta con N° NC2021/0001486 el 19 de julio de 2022 nuevas reivindicaciones 1 a 18 que reemplazan las anteriores, se acepta este último capítulo reivindicatorio presentado, comoquiera que se ajusta a las prescripciones contenidas en el artículo 34 de la Decisión 486.

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."*

Que en el presente caso las reivindicaciones 1 a 18 no cumplen los requisitos indicados. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

Objeto de la invención

El problema planteado consiste en la necesidad de proporcionar un vehículo de dos ruedas, el cual tenga un dispositivo de purificación de gases de escape que sea capaz de disminuir los gases contaminantes provenientes de la combustión, donde el dispositivo se encuentre retirado del sistema de refrigeración del motor para que este no sea afectado por el calor generado por el sistema de escape.

Para resolver este problema técnico la solicitud proporcionó un vehículo que tiene un bastidor, un motor y un sistema de montaje de motor para montar de forma basculante el motor al bastidor. El sistema de montaje del motor incluye un eje de pivote y un miembro de soporte del motor. El vehículo incluye además un sistema de escape que tiene una primera parte doblada, una segunda parte doblada y un dispositivo de purificación de gases de escape. El dispositivo de purificación de gases de escape está posicionado en ángulo con la dirección longitudinal del vehículo, entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada.



Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 10 de agosto de 2018, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad. 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	EP3165742A1	"Vehicle and single-cylinder four-stroke engine unit"	10 de mayo de 2017

D1¹ divulga un vehículo monocilíndrico de cuatro tiempos que es capaz de detectar de forma estable la densidad de oxígeno, que comprende un catalizador en una cámara de combustión la cual está posicionado hacia delante de un eje y purifica los gases de dicha cámara de combustión (Resumen).

Examen de Patentabilidad

De acuerdo con lo establecido en el artículo 14 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, en el cual se establecen los requisitos de patentabilidad objeto de la solicitud en estudio, esta Oficina presenta a continuación el análisis de los requisitos de patentabilidad.

Novedad

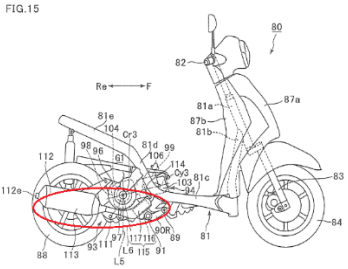
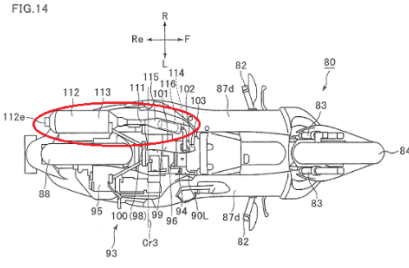
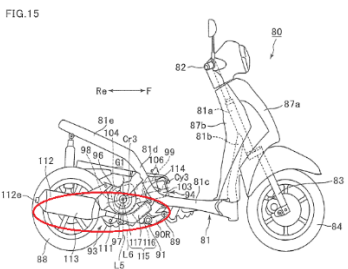
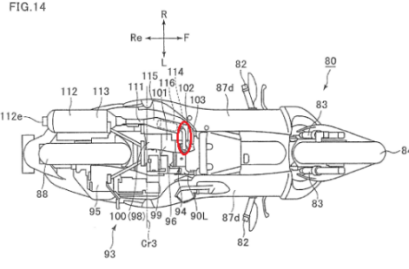
Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 10 (NC2021/0001486 del 19 de julio de 2022) refiere a: *"Un vehículo que comprende (...)".* A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y el documento encontrado en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1
Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un sistema de montaje de motor (400).	La motocicleta 80 está provista de un bastidor de carrocería de vehículo 8 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 164).
Un motor de combustión interna (300) montado de forma basculante en el bastidor (200) a través del sistema de montaje del motor (400).	Una unidad de motor monocilíndrico de cuatro tiempos con unidad basculante 93 está unida al bastidor de la carrocería del vehículo 81 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 171).
Una unidad de ventilador de refrigeración del motor (316) montada en el motor de combustión interna (300).	El cuerpo principal del motor 94 incluye la cubierta 96, un ventilador 97 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 174).
Un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302), una segunda parte doblada (303) y un tubo de cola (330).	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).

¹<https://patentimages.storage.googleapis.com/10/ef/3c/80b7a16ee9d931/EP3165742A1.pdf>

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

	
Un extremo corriente abajo de la segunda parte doblada (303) conectado de forma fluida a un extremo corriente arriba del tubo de escape (330)	Un catalizador principal 116 (un catalizador principal de una sola cámara de combustión) y un detector de oxígeno aguas arriba 114 (un detector de oxígeno aguas arriba de una sola cámara de combustión) (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
Un segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) colocado en un extremo corriente abajo del tubo de escape (330).	Se proporciona una unidad de catalizador 115 en el medio del tubo de escape 111 (Pág. 23; Fig. 17, Párr. 186)
Un dispositivo silenciador (307) conectado al segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a).	Sn silenciador 112 conectado al sistema de escape junto al purificador de gases (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
En el que el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) y el dispositivo de silenciador (307) se colocan a lo largo de un eje de revestimiento (L1 – L1') del tubo de escape (330).	Como se muestra en la figura, el purificador de gases se encuentra a lo largo del sistema de escape (Fig. 14).
	
Un primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) conectado entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada parte (303), el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320) comprende un primer extremo (305) conectado a un extremo corriente abajo de la primera parte doblada (302).	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
	
Un segundo extremo (306a) conectado a un extremo corriente arriba de la segunda parte doblada (303), donde el segundo extremo (306a) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) se coloca detrás del primer extremo (305) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320).	Se aprecia que el purificador de gases se encuentra instalado por un extremo a la zona doblada aguas arriba (Fig. 14).
	

De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 10 no es nueva.



Resolución N° 59262

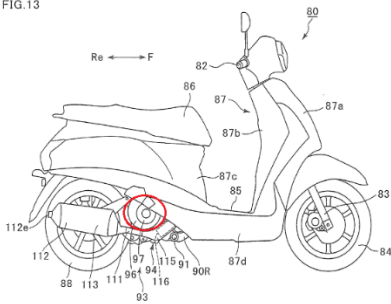
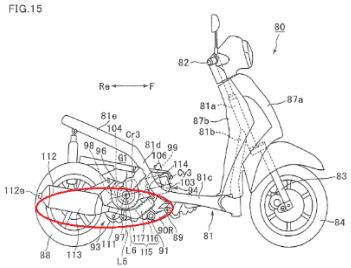
Ref. Expediente N° NC2021/0001486

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 14: Se ilustra que el purificador de gases se encuentra debajo del ventilador del vehículo (Fig. 13).

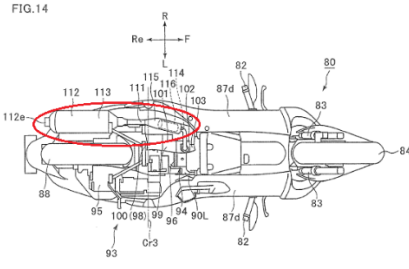
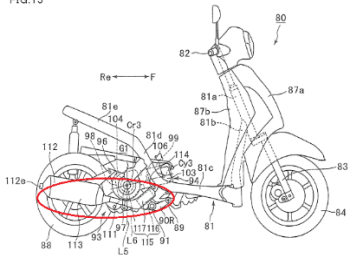
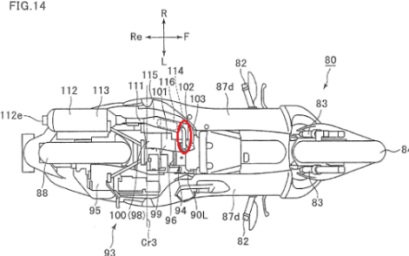
Dado que la reivindicación dependiente 14 no presenta alguna característica adicional que haga nuevo al aparato de la reivindicación independiente 10, se considera que tampoco es nueva.

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 15 (NC2021/0001486 del 19 de julio de 2022) refiere a: “Un vehículo que comprende (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y el documento encontrado en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1
Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un sistema de montaje de motor (400).	La motocicleta 80 está provista de un bastidor de carrocería de vehículo 8 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 164).
Un motor de combustión interna (300) montado de forma basculante en el bastidor (200) a través del sistema de montaje del motor (400).	Una unidad de motor monocilíndrico de cuatro tiempos con unidad basculante 93 está unida al bastidor de la carrocería del vehículo 81 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 171).
Una unidad de ventilador de refrigeración del motor (316) montada en el motor de combustión interna (300).	Se ilustra que el purificador de gases se encuentra debajo del ventilador del vehículo (Fig. 13). 
Una unidad de ventilador de refrigeración del motor (316) montada en el motor de combustión interna (300).	El cuerpo principal del motor 94 incluye la cubierta 96, un ventilador 97 (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 174).
Un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302), una segunda parte doblada (303) y un tubo de cola (330).	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173). 
Un extremo corriente abajo de la segunda parte doblada (303) conectado de forma fluida a un extremo corriente arriba del tubo de escape (330)	Un catalizador principal 116 (un catalizador principal de una sola cámara de combustión) y un detector de oxígeno aguas arriba 114 (un detector de oxígeno aguas arriba de una sola cámara de combustión) (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

Un segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) colocado en un extremo corriente abajo del tubo de escape (330).	Se proporciona una unidad de catalizador 115 en el medio del tubo de escape 111 (Pág. 23; Fig. 17, Párr. 186)
Un dispositivo silenciador (307) conectado al segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a).	Sn silenciador 112 conectado al sistema de escape junto al purificador de gases (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173).
En el que el segundo dispositivo de purificación de gases de escape (320a) y el dispositivo de silenciador (307) se colocan a lo largo de un eje de revestimiento (L1 – L1') del tubo de escape (330).	Como se muestra en la figura, el purificador de gases se encuentra a lo largo del sistema de escape (Fig. 14). 
Un primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) conectado entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303), el primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) comprende un primer extremo (305a)	Un tubo de escape 111 conformado por tres secciones principales (Pág. 21; Fig. 15, Párr. 173). 
Un segundo extremo (306a) en el que el segundo extremo (306a) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320) está posicionado debajo del primer extremo (305) del primer dispositivo de purificación de gases de escape (320).	Se aprecia que el purificador de gases se encuentra instalado por un extremo a la zona doblada aguas arriba (Fig. 14). 

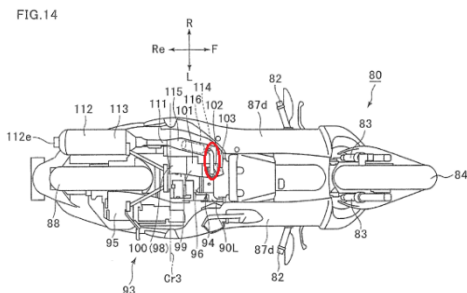
De acuerdo con la comparación realizada anteriormente se concluye que la materia de la reivindicación 10 no es nueva.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 16: Se aprecia que el purificador de gases se encuentra instalado por un extremo a la zona doblada aguas arriba (Fig. 13).

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486



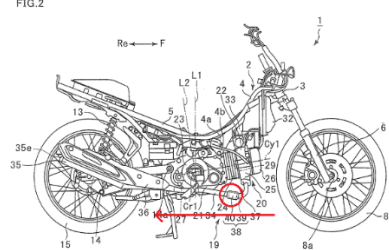
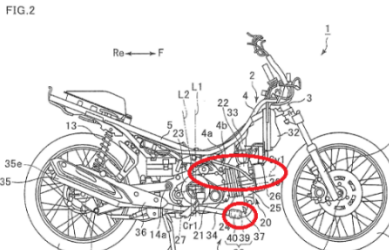
Dado que la reivindicación dependiente 16 no presenta alguna característica adicional que haga nuevo al aparato de la reivindicación independiente 15, se considera que tampoco es nueva.

Nivel Inventivo

Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 16 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 1 (NC2021/0001486 del 19 de julio de 2022) refiere a: “Un vehículo que comprende (...)”. A continuación, se presenta la tabla comparativa entre el objeto reivindicado y los documentos encontrados en el estado de la técnica:

CARACTERÍSTICAS ESENCIALES	D1
Un vehículo (100) que comprende: un marco (200); un motor de combustión interna (300).	Un vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos (Pág. 1; Fig. 1, Párr. 1)
Un sistema de montaje del motor (400) para montar de forma basculante el motor de combustión interna (300) al bastidor (200), comprendiendo el sistema de montaje del motor (400).	El marco de la carrocería del vehículo 2 incluye un tubo de dirección 3, un marco principal 4 y un riel de asiento 5 (Pág. 9; Fig. 1, Párr. 55)
Un brazo articulado derecho (133R), un brazo de enlace izquierdo (133L), un eje de pivote (132), y un miembro de soporte del motor (131).	El extremo inferior de los amortiguadores traseros 13 está soportado por las partes traseras de los brazos traseros izquierdo y derechos emparejados 14 (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 58)
Un sistema de escape (500), comprendiendo el sistema de escape (500): un tubo de escape (301) que comprende una primera parte doblada (302) y una segunda parte doblada (303).	La unidad de motor monocilíndrico de cuatro tiempos 19 incluye el cuerpo principal del motor 20, el filtro de aire 32, un tubo de admisión 33, un tubo de escape 34 (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 62)
Un dispositivo de purificación de gases de escape (320) conectado de forma fluida al tubo de escape (301), en el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) conecta la primera parte doblada (302) con la segunda parte doblada (303) y está posicionado en un ángulo a una dirección longitudinal del vehículo (100).	Un silenciador 35, un catalizador principal 39 (un catalizador principal de cámara de combustión única), y un detector de oxígeno aguas arriba 37 (un detector de oxígeno aguas arriba de una sola cámara de combustión) (Pág. 10; Fig. 1, Párr. 62)
En el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) se coloca por encima del brazo articulado derecho (133R) del sistema de montaje del motor (400).	No menciona.
En el que el dispositivo de purificación de gases de escape (320) está posicionado en una dirección a lo largo de la dirección de la anchura del bastidor (200), entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303).	Se evidencia que el catalizador 38 se encuentra instalado a lo largo del cuerpo del vehículo (Fig. 2).

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

	
En el que al menos una parte del dispositivo de purificación de gases de escape (320) está colocada debajo de un bloque de cilindros (313) del motor de combustión interna (300).	En la figura 2 se evidencia un catalizador principal (38), el cual se encuentra por debajo del sistema del montaje del motor (Fig. 2). 

D1 es considerado como el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1, ya que divulga un vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos (Pág. 1; Fig. 1, Párr. 1)

La diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 1 y el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad divulgado en D1, consiste en un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor.

El efecto que se logra al incluir específicamente un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor es evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿cómo modificar el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad divulgado en D1 para evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario?

Sin embargo, el incluir un dispositivo de purificación de gases de escape el cual se ubica por encima del brazo articulado derecho de un sistema de montaje del motor para para evitar que el calor generado por el sistema de escape afecte la refrigeración del motor, además de evitar quemaduras por el roce entre este sistema de escape y el usuario, ya está divulgado en D1, que describe una tercera modalidad de un vehículo con un motor de cuatro tiempos mono cilindro, el cual comprende adicionalmente un tubo de escape 111 que pasa por encima del componente de enlace derecho 90R y el componente de enlace izquierdo 90L (Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183)

Resolución N° 59262

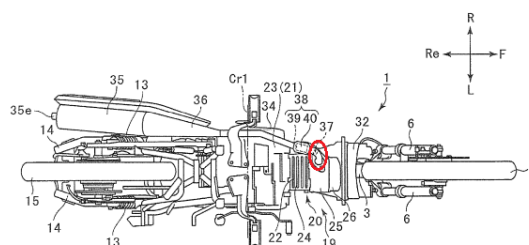
Ref. Expediente N° NC2021/0001486

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir un tubo de escape que pasa por encima del componente de enlace derecho y el componente de enlace izquierdo de la tercera modalidad en el vehículo y una unidad de motor mono cilíndrico de cuatro tiempos de la primera modalidad de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 1. Por lo cual se considera obvia.

Así mismo, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicación 3: Se ilustra que el primer doble del sistema de escape, se encuentra antes del motor de combustión (Fig. 3).

FIG.3



- Reivindicación 4: En el tubo de escape 34, el detector de oxígeno aguas arriba 37 se proporciona aguas arriba del catalizador principal 39 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 5: El sistema de escape de la motocicleta 1 de la Realización 1 comprende extremos aguas arriba y aguas abajo (Pág. 12; Fig. 3, Párr. 83)

- Reivindicación 6: El catalizador principal 39 está configurado para purificar los gases de escape que fluyen en el tubo de escape 34 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 7: Un silenciador 35, un catalizador principal 39 (un catalizador principal de cámara de combustión única), y un detector de oxígeno aguas arriba 37 (Pág. 10; Fig. 3, Párr. 62)

- Reivindicación 8: El catalizador principal 39 es el llamado catalizador de tres vías (Pág. 13; Fig. 3, Párr. 89)

De igual manera, D1 divulga las características de las reivindicaciones dependientes así:

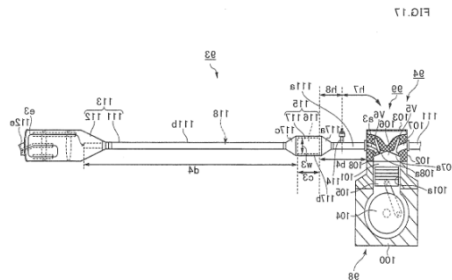
- Reivindicación 2: Cuando se ve en la dirección de izquierda a derecha, el tubo de escape 111 pasa por encima del componente de enlace derecho 90R y el componente de enlace izquierdo 90L (Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183).

- Reivindicación 4: La cubierta 96 cubre la circunferencia completa de todo el cuerpo del cilindro 101 que se describe a continuación y la culata de cilindro 102 completa que se describe a continuación (Pág. 21; Fig. 14, Párr. 175).

- Reivindicación 5: Se observa que el sistema de esca comprende un extremo aguas arriba y otro extremo aguas abajo (Fig. 17).

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486



- Reivindicación 8: En las Realizaciones 1 a 4 anteriores, el catalizador principal 39, 180, 116, 154 es un catalizador de tres vías (Pág. 28, Párr. 243).

Las reivindicaciones dependientes 2 a 8 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo de la reivindicación 1, por lo cual se considera que carece de nivel inventivo.

Respuesta a los argumentos del solicitante

Argumentos con respecto al examen de patentabilidad.

Inicialmente, el solicitante realiza una comparación entre las características técnicas de la invención con las características del documento D1, argumentando que: **“Sin embargo, D1 no revela ni sugiere que el dispositivo de purificación de gases de escape esté colocado sobre el brazo de conexión derecho del sistema de montaje del motor, como se menciona en la reivindicación independiente 1. Además, D1 no revela el dispositivo de purificación de gases de escape (320) colocado en una dirección sustancialmente a lo largo de la dirección del ancho del marco (200), entre la primera parte doblada (302) y la segunda parte doblada (303), donde al menos una parte del dispositivo de purificación de gases de escape (320) se coloca debajo de un cilindro (313) del motor de combustión interna (300), como se indica en la reivindicación independiente 1. Por lo tanto, D1 tampoco revela ni sugiere todas las características reivindicadas en la reivindicación independiente 1”.**

Esta Oficina no está de acuerdo con el señor solicitante ya que, el documento D1 sí menciona un purificador de gases sobre un brazo de conexión, denominado componente de enlace derecho, el documento se refiere a esta característica de la siguiente forma: “Un vehículo con un motor de cuatro tiempos mono cilindro, el cual comprende adicionalmente un tubo de escape 111 que pasa por encima del componente de enlace derecho 90R y el componente de enlace izquierdo 90L (Pág. 22; Fig. 15, Párr. 183)”. Por otro lado, el documento D1 si enseña un sistema de escape que se encuentra a lo largo del marco del vehículo, tal y como se ilustra en las figuras 2 y 3, adicionalmente la figura 2 del documento D1 también enseña que el sistema de cilindro se encuentra por encima del sistema de escape del vehículo. Por lo tanto, no se aceptan los argumentos otorgados por el solicitante dado que no ha demostrado de forma convincente las diferencias técnicas entre la solicitud y el documento D1 para superar las objeciones de nivel inventivo.

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

FIG.2

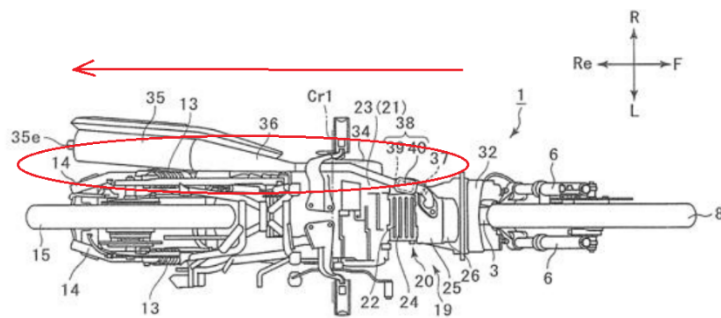
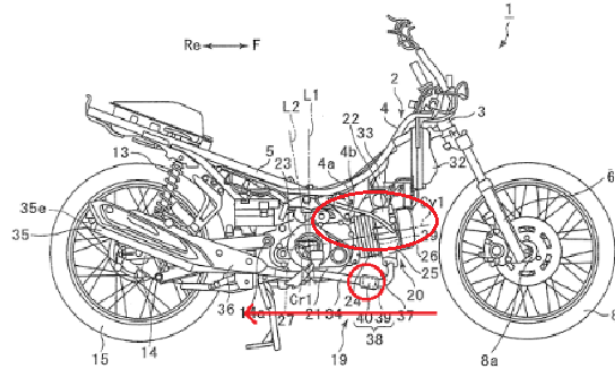


FIG. 3 of D1

Finalmente, el solicitante reafirma la patentabilidad de las reivindicaciones independientes 10 y 15, igualmente sobre las reivindicaciones dependientes afectadas por patentabilidad, argumentando que: *“Las reivindicaciones independientes 10 y 15 enumeran una o más características similares a las características de la reivindicación independiente 1 y, en consecuencia, los argumentos presentados anteriormente para distinguir la reivindicación independiente 1 frente al documento D1 de la técnica anterior son igualmente aplicables para distinguir las reivindicaciones independientes 10 y 15 con respecto al documento D1 del estado de la técnica citado. Por tanto, las reivindicaciones independientes 10 y 15 son novedosas y suponen una actividad inventiva superior al citado documento D1. Además, las reivindicaciones 2 a 9, 11 a 14 y 16 a 18 dependen de las reivindicaciones independientes 1, 10 y 15, respectivamente, y, por lo tanto, se leen incluyendo todas las limitaciones de su respectiva reivindicación independiente. Por tanto, al menos en dicho sentido, las reivindicaciones 2 a 9, 11 a 14 y 16 a 18 también son novedosas y suponen una actividad inventiva sobre el citado documento D1”.*

Si bien es cierto que las reivindicaciones independientes 10 y 15 tienen componentes similares a los mostrados en la reivindicación 1, se le aclara al solicitante que estas reivindicaciones son diferentes y no enseñan que todos los componentes sean iguales, además el argumento presentado por el solicitante no es convincente dado que no se ha demostrado de forma técnica la novedad de las reivindicaciones independientes 10 y 15 junto con sus reivindicaciones dependientes. Por lo tanto, no se aceptan los argumentos del solicitante dado que no ha superado las objeciones de novedad sobre las anteriores reivindicaciones mencionadas.

Resolución N° 59262

Ref. Expediente N° NC2021/0001486

En conclusión, teniendo en cuenta que los argumentos del solicitante no desvirtúan de manera alguna las objeciones a la patentabilidad ya sustentada, el Superintendente de Industria y Comercio,

RESUELVE

ARTÍCULO 1: Denegar la patente de invención a la solicitud que entró en fase nacional en virtud del Tratado de Cooperación en Materia de Patentes (PCT), para la creación titulada:

“SISTEMA DE ESCAPE”

ARTÍCULO 2: Notificar el contenido de la presente resolución a HERO MOTOCORP LIMITED advirtiéndole que contra ella procede el recurso de reposición, ante el Superintendente de Industria y Comercio, el cual podrá ser interpuesto 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 31 de agosto de 2022

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO,

