

Bogotá, D.C., 16 de septiembre de 2022

**Doctora**

**EDNA MARCELA RAMÍREZ OROZCO**

**Directora Nuevas Creaciones**

**SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO -SIC-**

**E.**

**S.**

**D.**

**REF.: SOLICITANTE: MOUA BRANCKAY CESAR SERGE MANGO**

**TÍTULO:** Solicitud de Patente de Invención, titulada “SISTEMA UNIVERSAL DE PAGO Y COBRO DE TARIFAS”

**EXPEDIENTE:** NC2019/0012532

**RESPUESTA AL EXAMEN DE FONDO – OFICIO No. 6520**

Yo, **HELENA CAMARGO WILLIAMSON**, mayor de edad y vecina de Bogotá D.C., identificada como aparece al pie de mi firma, en mi condición de apoderada de la sociedad MOUA BRANCKAY CESAR SERGE MANGO, respetuosamente me dirijo a Usted con el fin de dar respuesta a las objeciones emitidas por el Examinador en el Examen de Fondo correspondiente al **Oficio No. 6520 del 4 de mayo de 2022**, dentro del término legal que la ley otorga para ello.

**1. MODIFICACIONES AL CAPÍTULO REIVINDICATORIO**

En vista de lo establecido en el Artículo 34 de la Decisión 486, el Solicitante desea **modificar el capítulo reivindicatorio actual**, con el fin de superar las objeciones emitidas por el Examinador en su Concepto Técnico. Dichas modificaciones se describen a continuación:

**1.1. Modificaciones a las Reivindicaciones**

- El preámbulo de las reivindicaciones 1 y 20 se modifica debido a que se sustituye la expresión “pago y cobro de tarifas” por “autenticación”.

- en las reivindicaciones 4, 9 y 12 se sustituye la expresión “un algoritmo” por “instrucciones ejecutadas por computadora”.
- **Nueva reivindicación 1:** se adicionan las expresiones “mediante el dispositivo electrónico de un viajero (600), emplear una aplicación de interoperabilidad para programar, reservar y planificar un viaje tramo por tramo a través de una pluralidad de sistemas de transporte diferentes”, “mediante el dispositivo electrónico del viajero [600], determinar la ubicación de un usuario, mostrar los sistemas de transporte cercanos en la ubicación del usuario y seleccionar un primer sistema de transporte cercano”, “seleccionado para un primer tramo de viaje”, “seleccionada de una pluralidad de tecnologías de emisión de boletos diferentes, cada una de las cuales es identificable por el sistema como utilizable en el primer sistema de transporte cercano seleccionado”, “para un segundo tramo del viaje”, “una de una pluralidad de tecnologías de emisión de boletos”, “e identificable por el sistema como utilizable en el segundo sistema de transporte cercano seleccionado”

Se elimina el término “automáticamente”.

- **Nueva reivindicación 2:** se sustituye la expresión “después de configurar el dispositivo electrónico del viajero para autorizar al menos uno de un boleto y pase mediante la segunda tecnología de emisión de boletos las operaciones son ejecutados para:” por “las operaciones son ejecutables para”.
- **Nueva reivindicación 3:** se adiciona la expresión “de emisión de boletos”.
- **Nueva reivindicación 4:** se adiciona la expresión “determinando una ubicación geográfica del dispositivo electrónico del viajero [600] en tiempo real usando la ubicación geográfica para identificar la tecnología específica de emisión de boletos”.
- **Nueva reivindicación 7:** se adicionan las expresiones “mediante el dispositivo electrónico de un viajero (600), emplear una aplicación de interoperabilidad para programar, reservar y planificar un viaje tramo por tramo a través de una pluralidad de sistemas de transporte diferentes”, “mediante el dispositivo electrónico del viajero [600], determinar la ubicación de un usuario, mostrar los sistemas de transporte cercanos en la ubicación del usuario y seleccionar un primer sistema de transporte cercano”, “seleccionado para un primer tramo del viaje, siendo”.

Se elimina el término “automáticamente”.

- **Nueva reivindicación 8:** se adiciona la expresión “compra HTTP API”.

- **Nueva reivindicación 12:** se adicionan las expresiones “*mediante el dispositivo electrónico de un viajero (600), emplear una aplicación de interoperabilidad para programar, reservar y planificar un viaje tramo por tramo a través de una pluralidad de sistemas de transporte diferentes*”, “*para un primer tramo del viaje, siendo*”, “*un segundo tramo del viaje*”, “*configurar el dispositivo electrónico del viajero (600) para autorizar al menos un boleto y un pase a través de la segunda tecnología de emisión de boletos, siendo*”

Se elimina el término “*automáticamente*”.

- en paréntesis se adiciona los números de referencia de cada uno de los elementos.

En vista de todo lo anterior, me permito manifestar que el capítulo reivindicatorio modificado queda constituido por **20 reivindicaciones**, las cuales se refieren de manera clara y concisa al objeto de la presente solicitud, y cuentan con pleno soporte en las enseñanzas del capítulo descriptivo.

Es importante además aclarar que la anterior modificación no representa una ampliación al alcance de la invención como se presentó originalmente ni introduce nueva materia inventiva dentro de las reivindicaciones. Por lo tanto, dicho **capítulo reivindicatorio modificado** cumple a cabalidad con las provisiones de patentabilidad establecidas en el artículo 34 de la Decisión 486 de 2000.

## **2. RECIBO POR CONCEPTO DE MODIFICACIÓN DE SOLICITUD EN TRÁMITE**

Conforme a lo establecido en la Resolución No. 59669 del 2020, se anexa al presente memorial:

- Copia del recibo por concepto de modificación de solicitud en trámite.

Se solicita atentamente tener en cuenta este recibo y continuar el trámite de la solicitud.

## **3. TITULO**

Siguiendo las amables sugerencias del Examinador, el título de la presente invención se modifica como se observa a continuación:

***“SISTEMA UNIVERSAL DE AUTENTICACIÓN DE PASES DE ABORDAR EN MEDIOS DE TRANSPORTE”***

Así las cosas, considero superada la objeción al respecto debido a que el título que se propone en el presente memorial refleja por completo el objeto descrito por el Capítulo Descriptivo y lo reclamado por el Capítulo Reivindicatorio.

#### 4. CLARIDAD DEL CAPÍTULO REIVINDICATORIO

Teniendo en cuenta las modificaciones introducidas a las reivindicaciones, es posible establecer que las objeciones formuladas por el examinador se ven superadas, por las siguientes razones:

i) En cuanto a la sugerencia de incluir entre paréntesis los números de referencia de cada uno de los elementos de la invención, me permito señalar que siguiendo las amables sugerencias del Examinador se ha procedido a adicionar cada uno de los números de referencia de los elementos a lo largo del Capítulo Reivindicatorio Modificado.

ii) Respecto a la objeción a las reivindicaciones 3 y 12, me permito señalar que adjunto al presente memorial un Capítulo Reivindicatorio Modificado, en donde se corrige el error de escritura en el término “*Bluetooth*”, es decir se sustituye el término objetado por “*Bluetooth*”. En este sentido considero superada la objeción al respecto.

iii) Respecto a la objeción a los diferentes sistemas, respetuosamente me permito señalar que la Guía para Examen de Solicitudes de Patentes de Invención y Modelo de utilidad en su sección 2.6.4.1 establece que una reivindicación independiente es la que contiene todas las características esenciales de la invención y es autosuficiente, en donde la solicitud puede contener más de una reivindicación independiente de producto o de proceso. Si bien, la reivindicación independiente debe especificar todas las características esenciales necesarias para definir la invención, no es necesario que mencione las características que estén implícitas. En el presente caso, los sistemas de las reivindicaciones 1, 7 y 12 corresponden a reivindicaciones independientes que a pesar de reclamar sistemas el alcance de cada uno de estos es diferente por lo que cada una de dichas reivindicaciones se encuentra adecuadamente definida por sus características esenciales, en particular, por cada uno de sus componentes. Así las cosas, el solicitante no se encuentra en la obligación de limitar la invención y mucho menos de reclamar una única reivindicación dirigida a un único sistema. Además, vale la pena resaltar que cada una de estas reivindicaciones es completamente autosuficiente a pesar de compartir el mismo concepto inventivo. En este sentido, cualquier persona medianamente versada en la materia se encuentra en plena capacidad de entender que cada uno de los sistemas reclamados en las reivindicaciones 1, 7 y 12 son concisos, por lo que considero superada la objeción al respecto.

iv) En cuanto al término “*pago y cobro*”, me permito señalar que en el Capítulo Reivindicatorio Modificado no comprende el término objetado, de hecho, en el preámbulo de las reivindicaciones 1 y 20 se sustituye la expresión “*pago y cobro de tarifas*” por “*autenticación*”. Así las cosas, considero superada la objeción al respecto debido a que cada una de las reivindicaciones de la invención reclama un sistema lo cual corresponde a materia patentable.

v) Respecto a las objeciones a las reivindicaciones 4, 9 y 12, nuevamente me permito señalar que adjunto al presente memorial un Capítulo Reivindicatorio Modificado en donde siguiendo sus amables sugerencias y con el ánimo de facilitar el trámite se sustituye el término “*algoritmo*” por “*instrucciones ejecutadas por computador*”. En este sentido, considero superada la objeción al respecto.

vi) En este sentido y a la luz de las modificaciones considero que el Capítulo Reivindicatorio Modificado adjunto cumple con los requisitos de claridad y concisión establecidos en la Decisión 486 y la Guía de la SIC, permitiéndole a la persona medianamente versada en la materia comprender inequívocamente el alcance de la materia reclamada, por lo que considero superada la objeción al respecto.

## 5. DETERMINACIÓN DEL ESTADO DE LA TÉCNICA

El Examinador considera que las reivindicaciones de la presente solicitud de patente de invención no cumplen el requisito de novedad, debido a las siguientes divulgaciones:

| Ítem | Documento    | Título                                          | Fecha de Publicación |
|------|--------------|-------------------------------------------------|----------------------|
| D1   | US2008201212 | <i>“Smart sign mobile transit fare payment”</i> | 21 de agosto de 2008 |

## 6. NOVEDAD (ART. 16, Decisión 486)

Con respecto a la novedad de la presente solicitud, de manera atenta me permito manifestar que contrario a los señalamientos establecidos por el Examinador, la presente solicitud, tal y como se encuentra reclamada en el Capítulo Reivindicatorio Modificado adjunto al presente memorial difiere en ciertos aspectos del documento D1 anteriormente citado en el Oficio Técnico No. 6520.

En este sentido, en primer lugar, me permito señalar que la presente invención se encuentra dirigida a un sistema universal de autenticación, el sistema que comprende una o más máquinas de almacenamiento que comprenden instrucciones ejecutables por una o más máquinas lógicas.

Por su parte, D1 divulga un sistema y un método para el pago y el cobro de tarifas del sistema de tránsito utilizando un dispositivo móvil y dispositivos de comunicación de campo cercano (NFC) que se comunican con un elemento sin contacto integrado dentro de un dispositivo inalámbrico móvil. El método según D1 comprende: recibir una primera señal de activación desde el dispositivo móvil en un primer dispositivo NFC, en el que el primer dispositivo NFC está asociado con una primera ubicación de tránsito; recibir una segunda señal de activación desde el dispositivo móvil en un segundo dispositivo NFC, en el que el segundo dispositivo NFC está asociado con una segunda ubicación de tránsito; y proporcionar al dispositivo móvil datos de tránsito asociados con el transporte entre la primera ubicación de tránsito y la segunda ubicación de tránsito.

Particularmente, el sistema según D1 es un sistema para proporcionar datos de tránsito a un dispositivo móvil, siendo capaz el dispositivo móvil de comunicarse e intercambiar datos con dispositivos NFC, comprendiendo el sistema: un primer dispositivo NFC asociado con una primera ubicación de tránsito; un segundo dispositivo NFC asociado con una segunda ubicación de tránsito; un procesador configurado para ejecutar un proceso para generar datos de tránsito asociados con la primera ubicación de tránsito y la segunda ubicación de tránsito en respuesta a la activación del primer dispositivo NFC y el segundo dispositivo NFC; y un módulo de comunicación acoplado al procesador, el módulo de comunicación configurado para proporcionar al dispositivo móvil acceso a los datos de tránsito.

Sin embargo, y contrario a lo señalado por el Examinador D1 difiere de la invención en más de una característica esencial, de hecho, vale la pena resaltar que D1 no enseña ni sugiere el conjunto completo de características del sistema reclamado por la presente invención. En particular, D1 no menciona en ninguna parte del documento que en el dispositivo móvil de un viajero, utilizan una aplicación de interoperabilidad para reservar boletos, programar y planificar un viaje tramo por tramo a través de una pluralidad de sistemas de transporte diferentes, y mucho menos que en el dispositivo móvil del viajero, determinar la ubicación de un usuario, mostrar los sistemas de transporte cercanos en la ubicación del usuario y seleccionar un primer sistema de transporte cercano.

Así las cosas, para cualquier persona medianamente versada en la materia es completamente claro que D1 no divulga absolutamente todas las características esenciales de la presente invención. De hecho, podemos resaltar que la presente invención se refiere a los aspectos específicos de programar y planificar un viaje tramo a tramo utilizando diferentes sistemas de transporte, mostrar y seleccionar uno de los sistemas, identificar y seleccionar una primera tecnología de emisión de billetes de un primer sistema de transporte para un primer tramo. del viaje, identificando una segunda tecnología de emisión de billetes de un segundo sistema de transporte diferente al primero para el segundo tramo del viaje. Mientras que D1 no revela todos estos aspectos específicos, como se indica en las reivindicaciones.

En este punto me permito señalar que el párrafo [0044] D1 divulga que:

*“Específicamente, es probable que un usuario de tránsito utilice una multitud de sistemas de tránsito basados en diferentes ubicaciones, por lo que una sola agencia de tránsito puede no ser responsable de coordinar el acceso y los datos de cálculo de tarifas para todos los sistemas”*

Además, el párrafo [0064] D1 divulga que:

*“Además, otro método para proporcionar los datos del Sistema de tránsito requeridos es uno basado en datos de planificación de viajes, como los contenidos dentro de un programa de calendario. En este caso, los datos relativos a la ubicación esperada del usuario se utilizan para activar el suministro de los datos del Sistema de tránsito”.*

No obstante, el pasaje en el párrafo [0044] solo menciona brevemente el uso de “una multitud de sistemas de tránsito” y establece que no se usa un solo sistema de tránsito para coordinar el acceso y los cálculos de tarifas. No hay ningún aspecto de programación o planificación de viajes en este pasaje, y mucho menos ningún aspecto del uso de múltiples sistemas de transporte y múltiples tecnologías de emisión de boletos diferentes para múltiples tramos diferentes de un viaje, como se menciona específicamente en las

reivindicaciones. El pasaje en el párrafo [0064] de D1 menciona brevemente la planificación del viaje, pero este párrafo tampoco divulga los aspectos antes mencionados enumerados en las reivindicaciones. Incluso, D1 en ningún otro párrafo suministra divulgaciones adicionales que puedan interpretarse como que satisfacen los aspectos antes mencionados y que se reclaman en la presente invención.

Adicionalmente, me permito señalar que la tecnología descrita en la presente solicitud integra diferentes tecnologías de emisión de billetes en una sola aplicación y, mientras tanto, el solicitante la ha implementado con éxito. Esto ha sido posible gracias a las nuevas tecnologías de emisión de billetes para teléfonos móviles como MiFare4Mobile. Las diferentes tecnologías de emisión de boletos disponibles están integradas por la aplicación de interoperabilidad en un teléfono móvil, donde un servidor configura la aplicación de interoperabilidad para la comunicación con un lector de una autoridad de transporte público (PTA) respectiva y su proceso de pago. Esta integración de diferentes tecnologías de ticketing a nivel de aplicación no es posible con la tecnología descrita en D1. Por el contrario, D1 enseña a almacenar datos de agencias de tránsito en diferentes regiones de un *“elemento sin contacto”*, es decir, un elemento seguro de la memoria del teléfono móvil como se evidencia a continuación (ver 0066 de D1):

*“el almacenamiento de datos del elemento sin contacto puede configurarse para contener ampliamente dos regiones: una primera región dedicada a los datos para usar en una transacción de pago (por ejemplo, datos de cuenta, datos de PIN, datos de protocolo de comunicación para usar en el entorno de punto de venta); y una segunda región dedicada a la aplicación de tránsito. Preferentemente, la segunda región se dividiría y se gestionaría para aislarla de la primera región, de modo que una aplicación que acceda a una región se excluiría del acceso a la otra región”.*

Además, ninguna persona medianamente versada en la materia se vería motivada por las enseñanzas de D1 ya que este divulga que *“la región específica de tránsito [del elemento sin contacto] se dividiría para acomodar datos para múltiples sistemas de tránsito”* (0067 de D1). Tal *“integración”* de los datos de múltiples sistemas de tránsito en peticiones de memoria de un elemento sin contacto, es decir, a *“nivel físico”*, aparentemente tiene muchas desventajas y dificultades.

Así las cosas, para cualquier persona medianamente versada en la materia es completamente claro que D1 se basa en una tecnología completamente diferente. De hecho, en este punto vale la pena resaltar que en el momento de la fecha de presentación de D1, 2006, no existían tecnologías de emisión de boletos para teléfonos móviles como MiFARE4Mobile y, por lo tanto, la solución proporcionada por D1 tiene como objetivo reemplazar las tarjetas inteligentes con teléfonos móviles colocando la información respectiva en un *“elemento sin contacto”* como el chip inteligente sin contacto del teléfono móvil (ver 0014 de D1):

*“... los datos necesarios para permitir que un usuario acceda, por ejemplo, a un sistema de tránsito y los datos para que el sistema realice cálculos de tarifas pueden proporcionarse al chip utilizando la red inalámbrica. Dichos datos pueden incluir datos de control de acceso (claves, contraseñas, datos de identificación) o datos necesarios para el cálculo de tarifas (tarifas, datos históricos sobre el uso del sistema), por ejemplo”*

En cuanto a la aplicación de interoperabilidad definida en la reivindicación 1, párrafo 0034 de D1 que tiene (énfasis añadido):

*“... el chip que forma al menos parte del elemento sin contacto puede utilizar un elemento de almacenamiento de memoria dinámica. En tal elemento de almacenamiento, la memoria en el chip puede dividirse para incluir una sección para el almacenamiento de funciones relacionadas con el pago y una sección dividida para aplicaciones de tránsito”*

Por lo tanto, es claro para una persona que trabaje en el campo técnico que incluso “la solicitud de tránsito” de D1 se almacena en la memoria dividida del elemento sin contacto. Por lo tanto, está claro que el término “solicitud” se usa en D1 en un sentido técnico completamente diferente en comparación con la reivindicación 1.

En este sentido, se puede considerar que el problema técnico objetivo que subyace a las diferencias mencionadas proporciona una alternativa a D1 que supera las limitaciones planteadas al colocar “los datos necesarios para permitir que un usuario acceda, por ejemplo, a un sistema de tránsito y los datos para que el sistema realizar cálculos de tarifas” (ver 0014 de D1) en un elemento sin contacto del teléfono móvil. Sin embargo, no hay nada en D1 que proporcione sugerencias a la persona medianamente versada en la materia para modificar el sistema de D1 a fin de llegar al sistema especificado en la presente solicitud.

De hecho, si un versado en la materia hipotéticamente tuviese alguna motivación por D1, dicho versado se alejaría por completo de la invención porque D1 divulga en el párrafo 0006 (énfasis añadido):

*“Esto significa que el proceso de pago y cobro de la tarifa de tránsito no se puede realizar de manera efectiva utilizando un proceso estándar de autenticación y aprobación en línea, como se puede usar para una transacción de compra en un punto de venta minorista a través de la red de pagos financieros. Esto presenta una dificultad porque la prevención eficaz del fraude generalmente requiere la autenticación de que el usuario de la tarjeta tiene derecho a acceder al sistema de tránsito y tiene fondos suficientes para la transacción deseada”.*

Así las cosas, a partir del párrafo inmediatamente anterior se puede inferir que D1 refuta la eficacia del uso de un proceso estándar de autenticación y aprobación en línea y, de hecho, la invención del Solicitante reclama una autenticación estándar en línea, por lo que queda muy claro que las dos empresas están adoptando enfoques diferentes. En vista de lo anterior, está claro que el sistema reivindicado tiene una ventaja sobre el estado de la técnica citado que consiste en brindar la posibilidad de que un viajero reserve boletos, programe y planifique un viaje tramo por tramo a través de una pluralidad de medios de transporte diferentes. sistemas, basándose en los datos que se muestran en la aplicación de interoperabilidad (como horarios de transporte, tarifas, precios de boletos, etc.). Además, la idea detrás de la presente solicitud es su capacidad para encontrar e interactuar automáticamente con todas las tecnologías de emisión de boletos y tecnologías de control de acceso existentes en cualquier parte del mundo, brindando a su titular la oportunidad única de acceder a una pluralidad de PTA e ingresar a áreas restringidas ilimitadas ubicadas en múltiples ubicaciones geográficas (municipio, ciudades, estados, regiones, países). La universalidad del sistema se logra mediante su característica de roaming global. Una aplicación móvil está preconfigurada y construida para interactuar automáticamente con todos los lectores existentes. Además, no es necesaria la intervención o acción humana para que la aplicación móvil identifique automáticamente todas las tecnologías de emisión de boletos y tecnologías de control de acceso disponibles en un área geográfica determinada.

Por todo lo anterior, es totalmente claro que D1 no divulga absolutamente todas las características esenciales de la reivindicación 1 y sus dependientes, sino por el contrario aleja a la persona medianamente versada en la materia a obtener la invención aquí reclamada, ya que D1 se encuentra en otro campo técnico y además divulga un sistema para proporcionar datos de tránsito a un dispositivo móvil y no menciona los sistemas aquí reclamados ni los componentes esenciales de la presente invención. Por ende, cualquier persona medianamente versada en la materia se encuentra en plena capacidad de entender que D1 no divulga absolutamente todas las características esenciales reclamadas de la presente invención, por lo que las reivindicaciones 1, 7 y 12 y sus dependientes son novedosas a la luz del arte previo citado.

Así las cosas, y tras revisar en detalle las enseñanzas de D1, me permito resaltar que características como las anteriormente mencionadas, y más aún, las características reclamadas en el Capítulo Reivindicatorio Modificado, el sistema universal de autenticación reclamado por la presente invención es novedoso y no tiene punto de comparación con las enseñanzas del arte previo, además en este caso es claro que D1 se dirige a una invención que se encuentra en un campo técnico diferente al de la solicitud, por lo que **no se evidencia una realización con todas las características anteriormente mencionadas.**

En este sentido, me permito llamar la atención del Examinador, en que para evaluar si la invención es nueva o no, el Examinador siempre debe comparar, elemento por elemento, las características técnicas esenciales de la invención reclamada con las características de la materia divulgada en el documento del estado de la técnica citado y verificar, según la comparación anterior, si la invención reivindicada es idéntica a lo revelado en el estado de la técnica. Así, y tras considerar las modificaciones realizadas al Capítulo Reivindicatorio de esta solicitud, las cuales reúnen una serie de características concretas que difieren de la divulgación de D1, es evidente que la presente solicitud es distinta de las enseñanzas de dicho documento. Por lo tanto, la materia de esta solicitud cumple con el requisito de novedad.

De esta manera, para afectar la novedad de la presente invención, se entiende que el arte previo debe divulgar de manera idéntica todas y cada una de las características de la invención. Así, y considerando que este no es el caso, dado que D1 no divulga la misma invención con las mismas características esenciales de la presente solicitud, amablemente solicito el retiro de las objeciones a este respecto.

Así, considerando lo anterior, me permito resaltar que el análisis de novedad expuesto en el Oficio 6520 es errado y de ninguna manera podría afirmarse que la materia de la presente solicitud, tal y como se encuentra adjunta al presente Memorial de respuesta, es idéntica a D1.

Es más, no es posible prever los sistemas de esta solicitud y discutido anteriormente, a partir de la lectura del arte previo citado, ya que las invenciones de patente tienen novedad cuando el producto o procedimiento comprende alguna diferencia del arte previo, como en la presente invención. Por lo anterior, nada en el arte previo sugiere ni enseña esta invención.

## **6.1. Conclusión**

En conclusión, como se resalta en Artículo 16 de la Decisión 486, las invenciones deberían considerarse como novedosas cuando no está comprendida en el estado de la técnica. Por lo tanto, es claro que la

presente invención es novedosa a la luz del arte previo citado, pues siguiendo las enseñanzas de D1, la persona medianamente versada en la materia no obtendría la materia reclamada, ni podría esperar que ésta presentase las propiedades que en efecto reviste.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, consideramos que la presente invención definida según el capítulo reivindicatorio modificado adjunto cumple todos los requisitos de patentabilidad establecidos por la Decisión Andina 486 de 2000 y, por ello, solicitamos muy amablemente al despacho estudiar el alcance de este nuevo capítulo reivindicatorio aportado a la luz de los anteriores argumentos que soportan la patentabilidad de la solicitud.

Después de haber dado respuesta a las objeciones del Examinador, solicito de manera respetuosa se conceda el privilegio de patente de invención, dado que esta cumple con los requisitos de patentabilidad establecidos en la Decisión Andina 486 de 2000.

De la Señora Directora,

**Posse Herrera Ruiz**



**HELENA CAMARGO WILLIAMSON**

**C.C 35.455.268 de Bogotá**

**T.P. 76.985**

**Anexos:**      Formulario de Modificación de Solicitud en Trámite;  
                    Capítulo Reivindicatorio Modificado;  
                    Recibo por Concepto de Modificación de Solicitud en Trámite.