

Señor

**DIRECTOR DIVISIÓN DE NUEVAS CREACIONES
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO**

E. S. D.

REF: Expediente No. **NC2021/0008518**, solicitud de patente de invención a favor de
YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA, Título: **VEHÍCULO BASCULANTE**

RESPUESTA A EXAMEN DE FONDO

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO, portador de la tarjeta profesional No. 57.492 del C.S.J., obrando como apoderado de la sociedad solicitante me permito dar respuesta al Oficio No. 5820 relacionado con la patentabilidad de la presente invención y notificado el 26 de marzo de 2024.

En respuesta a las observaciones realizadas como resultado del examen de fondo, es pertinente mencionar que las reivindicaciones cumplen a cabalidad con los requerimientos de patentabilidad establecidos en la Decisión 486 de 2000, razón por la que respetuosamente disiento de los comentarios del Examinador a este respecto. A continuación, sin embargo, se presentan argumentos y se mencionan las modificaciones realizadas para atender a cada uno de los requerimientos del Examinador:

1. Título

Con respecto a la solicitud de modificar el título de la presente invención, me permito informar que no estamos de acuerdo con dicha objeción ya que el mismo refleja claramente

el objeto divulgado en la descripción y las reivindicaciones. Específicamente, el objeto principal de esta solicitud está dirigido a un vehículo basculante, y en particular a una porción delantera de un vehículo basculante, lo cual está representado por el título de la solicitud. Adicionalmente, me permito manifestar que el título además de ser breve y descriptivo, coincide con el objeto enseñado en la descripción.

Por lo cual, amablemente solicito a ese Despacho retirar las objeciones al respecto.

2. Modificación a las reivindicaciones

Me permito dirigir la atención del Señor Examinador en el hecho que el Capítulo Reivindicatorio adjunto al presente memorial ha sido modificado de la siguiente manera:

- Se ha modificado la reivindicación 1 incluyendo las características de las antiguas reivindicaciones 2 y 4 de la siguiente manera:

la porción de cubierta frontal (12) comprende, además: una porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS) formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P),

la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) comprende una porción en bajo relieve (12PR) que se remete hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la porción de montaje de miembro de cuerda (20) se forma por una parte de la porción de cubierta frontal (12), y se provee debajo de la totalidad de la porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo en la vista frontal del vehículo, y se provee delante de la porción en bajo relieve (12PR) con respecto a la dirección de adelante hacia atrás del

vehículo en la vista lateral del vehículo” (subrayado fuera de texto que indica las características incluidas).

- Las antiguas reivindicaciones 6 y 7 han sido eliminadas del Capítulo Reivindicatorio adjunto al presente memorial de respuesta. En consecuencia, la numeración y dependencia de las reivindicaciones ha sido modificada de conformidad con lo anteriormente mencionado.

Así las cosas, es importante mencionar que las modificaciones realizadas a las reivindicaciones cumplen en su totalidad con los requisitos establecidos en el Artículo 34 de la Decisión 486, teniendo en cuenta que estas **no involucran una ampliación a la protección correspondiente a la divulgación tal y como se presentó originalmente**. Por el contrario, el Capítulo Reivindicatorio Modificado y adjunto al presente memorial cumple con los lineamientos establecidos por la Decisión Andina 486 y encuentra sustento a lo largo de la memoria descriptiva de la solicitud.

3. Novedad

El Examinador establece que las reivindicaciones 1, 2, 3, 5, 6 y 8 a 11 carecen de novedad a la luz de las enseñanzas del documento **D1**.

En este respecto, deseo manifestar mi desacuerdo con dicha objeción y me permito señalar que la reivindicación 1 se ha modificado para introducir nuevas características de las antiguas reivindicaciones 2 y 4 y expuestas a continuación:

la porción de cubierta frontal (12) comprende, además: una porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS) formada en la manera de extenderse hacia arriba con

respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P),

la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) comprende una porción en bajo relieve (12PR) que se remete hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la porción de montaje de miembro de cuerda (20) se forma por una parte de la porción de cubierta frontal (12), y se provee debajo de la totalidad de la porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo en la vista frontal del vehículo, y se provee delante de la porción en bajo relieve (12PR) con respecto a la dirección de adelante hacia atrás del vehículo en la vista lateral del vehículo”

Ahora bien, me permito señalar que la presente invención se ha mejorado con el fin de resolver el problema que existe en el vehículo basculante convencional en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de cubierta frontal del mismo.

Específicamente, la presente invención fue concebida basándose en la idea técnica de no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino utilizar una porción de la “cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo”, como una “porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente” (ver la página 2, líneas 28 a 31 de la versión en inglés de la presente solicitud).

En este sentido, me permito establecer las características técnicas esenciales diferenciadoras a partir de la nueva reivindicación 1 y el documento D1, en donde la presente invención se refiere a un vehículo basculante que comprende:

- (a) "...la porción de cubierta frontal (12) traslapa la pipa de dirección (3) en una vista frontal del vehículo, y traslapa la pipa de dirección (3) en una vista lateral del vehículo, (...) la porción de cubierta frontal (12) comprende: una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P), formada encima del faro delantero (15) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, y capaz de transportar directamente equipaje en la superficie de la porción de cubierta frontal (12); una porción de tope trasera de cubierta frontal (12BS), formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P); una porción de tope izquierda de cubierta frontal (12LS) dispuesta en un lado izquierdo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) con respecto a una dirección de izquierda a derecha del vehículo, formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P); y una porción de tope derecha de cubierta frontal (12RS) dispuesta en un lado izquierdo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo, formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) (...)"
- (b) "...la porción de montaje de miembro de cuerda (20) se configura de modo que el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) sea susceptible de sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda (20) (...)"

- (c) “...en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en relación con la línea horizontal (...)”
- (d) “...en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** por un plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal y, en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal (...)”
- (e) “...la porción de cubierta frontal **(12)** comprende, además: una porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** (...)”

- (f) “...la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) comprende una porción en bajo relieve (12PR) que se remete hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, la porción de montaje de miembro de cuerda (20) se forma por una parte de la porción de cubierta frontal (12), y se provee debajo de la totalidad de la porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo en la vista frontal del vehículo, y se provee delante de la porción en bajo relieve (12PR) con respecto a la dirección de adelante hacia atrás del vehículo en la vista lateral del vehículo”.

De lo anterior, se puede establecer que D1 no revela exactamente las mismas características descritas en las reivindicaciones presentadas en el Capítulo Reivindicatorio Modificado, ya que al realizar un análisis exhaustivo de lo divulgado en el documento D1 y considerando lo descrito en la Guía para Examen de Patente de Invención y Modelo de Utilidad respecto al examen de novedad, en donde se indica que el examinador deberá evaluar si la invención es nueva o no, de la siguiente manera:

“- Definir cuáles son las características técnicas esenciales de la primera reivindicación independiente.

- Comparar, elemento por elemento, las características técnicas esenciales con las características de la materia divulgada en cada documento del estado de la técnica.

- Verificar, según la comparación anterior, si la invención reivindicada es idéntica a lo revelado en el estado de la técnica, en cuyo caso se considera que no tiene novedad.” (subrayado fuera del texto)

Por lo tanto, al comprender que todos y cada uno de los elementos de la presente invención no son idénticos a la información revelada por la técnica anterior citada, es más que claro que la invención es nueva, ya que **D1** divulga simplemente el equivalente al vehículo convencional en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo, pero es evidente que **D1** no enseña la idea técnica de no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino usar una parte de la “cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo”, como una “porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente” de la presente invención y las características técnicas relacionadas con la “fijación del equipaje mediante un miembro de cuerda”, tal como se reivindica en la presente solicitud.

Específicamente, y como se describe en los párrafos [0002] y [0003] de **D1**, la invención divulgada en **D1** se mejora para resolver el problema que existe en los vehículos convencionales de dos ruedas con portaequipajes provistos de almohadillas de soporte, con el objetivo de “mejorar la apariencia del vehículo y fijar firmemente el portaequipajes al cuerpo del vehículo”.

Además, como se puede entender de las enseñanzas de **D1** “Este y otros objetivos se logran mediante un portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante como se define en la reivindicación 1 en la forma más general de la misma y en las reivindicaciones dependientes en algunas realizaciones particulares de la misma” (Párrafo [0004]), y “... el portaequipajes 1 incluye primer y segundo elementos de anclaje 30, 40... el primer y segundo elementos de anclaje 30, 40 están espaciados y configurados para permitir anclar rígidamente el cuerpo 10 en dos puntos distintos de una parte de la carcasa delantera 21 de la carcasa 20” (Párrafo [0013] de **D1**), ya que las motocicletas divulgadas en **D1** también utilizan el portaequipajes 1 fijado a la carcasa 20, por lo que es **simplemente equivalente** al “vehículo en el que se proporciona una canastilla

portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo”, como se divulga en la descripción de la presente solicitud.

Ahora bien, en la tabla de comparación de la Acción Oficial que se contesta, el examinador establece que los elementos de anclaje 50, 60, 70, 80, 130 y 140 de **D1** corresponden con la porción de tope frontal de cubierta frontal, la porción de tope trasera de cubierta frontal y la porción de tope izquierda de cubierta frontal y la porción de tope derecha delantera de cubierta frontal. Sin embargo, **ninguno** de estos elementos de anclaje está incluido en la porción de armazón 22 de la cubierta frontal. Adicionalmente y como es evidente, la comparación de los ángulos de la porción realizada por el examinador tampoco es apropiada.

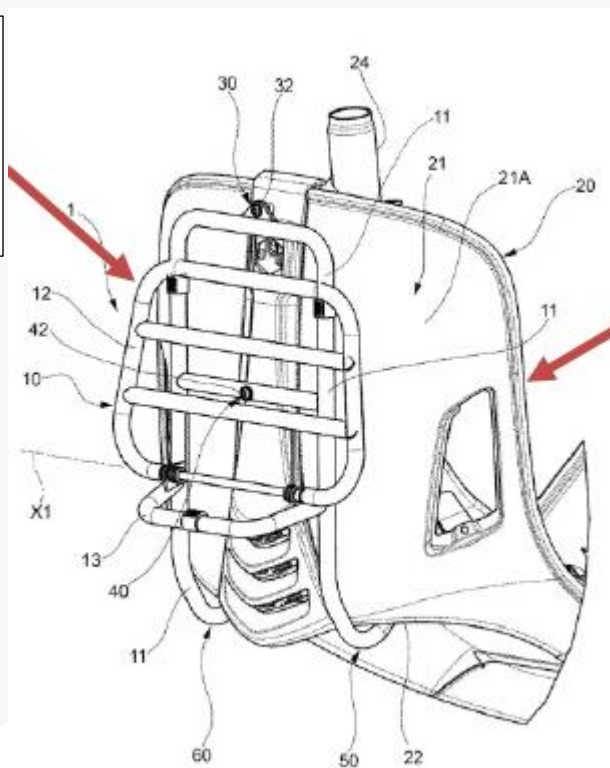
En vista de lo anterior, y considerando que no hay ninguna sugerencia ni enseñanza en **D1** respecto a *“no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino utilizar una porción de ‘la cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo’, como una ‘porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente’, una ‘porción de tope frontal de cubierta frontal’, una ‘porción de tope trasera de cubierta frontal’, una ‘porción de tope izquierda de cubierta frontal’, y una ‘porción de tope derecha delantera de cubierta frontal’”*, es claro que el documento **D1** **no revela las características técnicas mencionadas en los numerales (a), (c), (d) y (e) de la reivindicación 1 (expuestos en las páginas 5-6 de este memorial) tal como se reclama actualmente.**

Además, **D1** revela que “el primer brazo de anclaje 50 y el segundo brazo de anclaje 60 del portaequipajes 1 están formados para extenderse hacia abajo y se fijan a la porción de cubierta inferior 22 mediante elementos de anclaje 70 y 80, respectivamente. Esto permite que los elementos de anclaje 70 y 80 queden sustancialmente ocultos dentro de la parte inferior del armazón 22, mejorando la apariencia del vehículo” (Ver párrafos [0014] y [0018] y la Figura 1 de **D1**).

Sin embargo, **D1** simplemente divulga lo relacionado con la fijación del “portaequipajes 1” y la “carcasa 20”, pero no hay ninguna enseñanza relacionada con la “fijación del equipaje al portaequipajes 1”, por lo cual, el documento **D1** **no revela las características técnicas mencionadas en el numeral (b) de la reivindicación 1 (exposto en la página 5 de este memorial) tal como se reclama actualmente.**

Adicionalmente, me permito presentar a continuación la Figura 1 de **D1** que corresponde a la configuración del portaequipajes reclamado en dicho documento, el cual **difiere del vehículo basculante reivindicado en la presente solicitud.**

Esto simplemente es el equivalente al vehículo en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo.



Esto falla en divulgar lo relacionado a “fijar el equipaje al portaequipajes 1”.

Figura 1 de D1

BC

Considerando lo anterior, me permito resaltar que la Guía de la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) establece que las invenciones revisten de novedad cuando la invención reivindicada no es idéntica a lo revelado en el estado de la técnica, lo cual queda completamente demostrado en los argumentos anteriores y que, para el presente caso, el Examinador estableció que habían sido reveladas **en su totalidad por el arte previo**, lo cual como se demostró es incorrecto. Es más, de acuerdo con la Guía para Examen de Patente de Invención y Modelo de Utilidad de la Superintendencia de Industria y Comercio, el Examinador debe *“verificar si la invención reivindicada es idéntica a lo revelado en el estado de la técnica, en cuyo caso se considera que no tiene novedad”*, por lo tanto, al considerar las modificaciones a la reivindicación 1 y los argumentos anteriormente expuestos, es evidente que la materia reclamada en el Capítulo Reivindicatorio Modificado, es totalmente novedosa frente a las enseñanzas del documento D1. Por lo tanto, solicito amablemente sea retirada dicha objeción.

4. Nivel Inventivo

El Examinador establece que las reivindicaciones 4, 7 y 12 a 14 carecen de nivel inventivo a la luz de las enseñanzas de los documentos D1 y D2. No obstante, el Examinador asegura que la diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 4 y el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante divulgado en D1, consiste en la implementación de una porción en relieve en la superficie del portaequipaje en dirección hacia abajo del vehículo y la cual resalta sobre arriba del vehículo y que a raíz de dicha diferencia el efecto obtenido es proporcionar un miembro que pueda servir de antideslizante, para que así se pueda evitar que el equipaje frontal se resbale y caiga del vehículo en movimiento. Sin embargo, el Examinador indica que D2 ya divulgaba todo lo anterior y, en consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir dos tirantes de tal forma que el equipaje se fija al cuerpo del bastidor del

dispositivo del D2 en el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante de D1, para así llegar al objeto de la reivindicación 4. Por lo cual se considera obvia.

En primer lugar, deseo resaltar que la reivindicación 4 es dependiente de la reivindicación 1, por lo tanto, si la reivindicación 1 es inventiva, la reivindicación 4 también lo es en virtud de su dependencia.

Por lo tanto, el examen de nivel inventivo debería basarse únicamente en las reivindicaciones independientes que comprenden los elementos esenciales que resuelven el problema técnico planteado por la solicitud.

En segundo lugar, me permito señalar nuevamente que la presente invención se ha mejorado con el fin de resolver el problema que existe en el vehículo basculante convencional en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de cubierta frontal del mismo.

Específicamente, la presente invención fue concebida basándose en la idea técnica de no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino utilizar una porción de la “cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo”, como una “porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente” (ver la página 2, líneas 28 a 31 de la versión en inglés de la presente solicitud).

Ahora bien, con base en las características técnicas de la nueva reivindicación 1, me permito señalar que el vehículo basculante reivindicado actualmente puede lograr el siguiente efecto técnico:



Proporcionar un vehículo basculante que pueda garantizar una porción delantera compacta del vehículo y la estabilidad de almacenamiento del equipaje y, adicionalmente, mejorar la comodidad para el conductor, mejorando el defecto de “no poder garantizar completamente una porción delantera compacta del vehículo” en los vehículos basculantes convencionales en los que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de cubierta frontal, lo cual no se encuentra divulgado en D1 o D2, citados como arte previo, los cuales solos o en combinación podrían afectar la actividad inventiva del vehículo basculante, ya que las enseñanzas de los mismos se alejan completamente de las especificidades ahora reclamadas a lo largo del capítulo reivindicatorio.

Específicamente, como se define en la reivindicación 1 modificada, ya que la propia porción de cubierta frontal comprende una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P), una porción de tope trasera de cubierta frontal (12BS), una porción de tope izquierda de cubierta frontal (12LS), una porción de tope derecha de cubierta frontal (12RS), y una porción de tope delantera de cubierta frontal (12FS), la propia porción de cubierta frontal puede funcionar como una porción para almacenar equipaje, de modo que no se requiere un objeto separado, tal como una canastilla delantera.

Es más, en la presente invención se describe un vehículo basculante, una parte de la “cubierta delantera, que es una cubierta del cuerpo del vehículo”, que se utiliza como una “porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente”, en lugar de disponer la canastilla portapaquetes en la parte delantera de la cubierta frontal. Por lo tanto, dado que se puede omitir el espacio para disponer una canastilla portapaquetes grande, se puede conseguir el efecto técnico de **asegurar la porción delantera compacta del vehículo**, el cual no puede obtenerse a partir de los documentos D1 y D2 citados como arte previo.

Adicionalmente, la porción en bajo relieve que se remete hacia abajo está formada en la porción de superficie de transporte de equipaje de la cubierta frontal. Dentro de un cuerpo del vehículo en la porción de cubierta frontal, un espacio debajo de la porción en bajo relieve es más estrecho que un espacio debajo de una porción distinta de la porción en bajo relieve hasta el fondo, por tanto, se puede formar un espacio de recogida de sonido de una bocina. Además, se proporciona una abertura para que el sonido salga del cuerpo del vehículo en una posición delante del espacio de recogida de sonido del vehículo. La porción de montaje de miembro de cuerda está formada en una porción donde se forma la abertura en la porción de cubierta frontal. Por lo cual, se puede ahorrar espacio para configurar la porción de montaje de miembro de cuerda por separado de la porción de cubierta frontal. Por lo tanto, **se puede garantizar aún más una parte delantera compacta del vehículo tal como se reclama actualmente en la presente solicitud.**

En tercer lugar, respecto al arte previo citado, me permito manifestar que **D1 y D2** divulgan simplemente el equivalente al vehículo en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo, pero es evidente que **D1 y D2** no enseñan la idea técnica de **no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino usar una parte de la “cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo”, como una “porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente”** de la presente invención y las características técnicas relacionadas con la *“fijación del equipaje mediante un miembro de cuerda”*, tal como se reivindica en la presente solicitud.

Ahora bien y como argumentamos previamente, la invención divulgada en **D1** se mejora para resolver el problema que existe en los vehículos convencionales de dos ruedas con portaequipajes provistos de almohadillas de soporte, con el objetivo de “mejorar la apariencia del vehículo y fijar firmemente el portaequipajes al cuerpo del vehículo” (párrafos [0002] y [0003]). Además, como se puede entender de las enseñanzas de **D1** “Este y

otros objetivos se logran mediante un portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante como se define en la reivindicación 1 en la forma más general de la misma y en las reivindicaciones dependientes en algunas realizaciones particulares de la misma (Párrafo [0004]), y “... el portaequipajes 1 incluye primer y segundo elementos de anclaje 30, 40... el primer y segundo elementos de anclaje 30, 40 están espaciados y configurados para permitir anclar rígidamente el cuerpo 10 en dos puntos distintos de una parte de la carcasa delantera 21 de la carcasa 20” (Párrafo [0013] de **D1**), ya que las motocicletas divulgadas en **D1** también utilizan el portaequipajes 1 fijado a la carcasa 20, por lo que es **simplemente equivalente** al “vehículo en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo”, como se divulga en la descripción de la presente solicitud.

Adicionalmente, no hay ninguna enseñanza o sugerencia en **D1** respecto a *“no disponer la canastilla portapaquetes delante de la cubierta frontal, sino utilizar una porción de ‘la cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo’, como una ‘porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente’, una ‘porción de tope frontal de cubierta frontal’, una ‘porción de tope trasera de cubierta frontal’, una ‘porción de tope izquierda de cubierta frontal’, y una ‘porción de tope derecha delantera de cubierta frontal’”,* por lo cual, es claro que el documento **D1** solo o en combinación **no revela las características técnicas mencionadas en los numerales (a), (c), (d) y (e) de la reivindicación 1 (expuestos en las páginas 5-6 de este memorial), por lo cual un experto en la técnica no habría llegado a la materia de la presente solicitud tal como se reclama actualmente.**



Además, **D1** revela que “el primer brazo de anclaje 50 y el segundo brazo de anclaje 60 del portaequipajes 1 están formados para extenderse hacia abajo y se fijan a la porción de cubierta inferior 22 mediante elementos de anclaje 70 y 80, respectivamente. Esto permite que los elementos de anclaje 70 y 80 queden sustancialmente ocultos dentro de la parte inferior del armazón22, mejorando la apariencia del vehículo” (Ver párrafos [0014] y [0018] y la Figura 1 de **D1**). Sin embargo, **D1** simplemente divulga el contenido técnico relacionado con la fijación del “portaequipajes 1” y la “carcasa 20”, pero no hay ninguna enseñanza relacionada con la “fijación del equipaje al portaequipajes 1”, por lo cual, el documento **D1** solo o en combinación **no revela las características técnicas mencionadas en el numeral (b) de la reivindicación 1 (expuesto en la página 5 de este memorial), por lo cual un experto en la técnica no habría llegado a la materia de la presente solicitud tal como se reclama actualmente.**

Por las razones anteriormente presentadas, me permito afirmar que el vehículo basculante según la reivindicación 1, es inventivo con respecto al arte previo citado **D1**.

Ahora bien, respecto a **D2**, este documento se refiere a un vehículo de dos o tres ruedas con un “dispositivo portador” en el cuerpo, y está equipado con un portador 5 delante de la parte delantera de la cubierta (línea 6 desde la parte inferior de la página 1 hasta la línea 13 de la página 2), el cual, es **“muy similar” pero no igual** al “vehículo en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de cubierta frontal del mismo” como se reclama actualmente en la presente solicitud.



Además, como se observa en las Figuras 1 a 4, y dado que no hay ninguna enseñanza o sugerencia en **D2** respecto a *“usar una parte de la ‘cubierta frontal, que es una cubierta del cuerpo del vehículo’, como una ‘porción de transporte de equipaje para transportar equipaje directamente’, una ‘porción de tope frontal de cubierta frontal’, una ‘porción de tope trasera de cubierta frontal’, una ‘porción de tope izquierda de cubierta frontal’, y una ‘porción de tope derecha delantera de cubierta frontal’”* es claro que el documento **D2** solo o en combinación **no revela las características técnicas mencionadas en los numerales (a), (c), (d) y (e) de la reivindicación 1 (expuestos en las páginas 5-6 de este memorial), por lo cual un experto en la técnica no habría llegado a la materia de la presente solicitud tal como se reclama actualmente.**

Es más, el vehículo divulgado en **D2** describe que el neumático 10 puede fijarse de forma segura presionándolo contra la porción trasera 4 utilizando el miembro de presión 6 proporcionado en el extremo delantero de la porción de superficie inferior 3 del dispositivo portador (ver línea 7 desde la parte inferior de la página 2 hasta la línea 9 de la página 5, y las **Figuras 3 a 5 de D2 a continuación**), es decir, en **D2**, los elementos como el neumático 10 se fijan mediante el miembro prensador 6 del dispositivo portador, por lo cual, el documento **D2** solo o en combinación **no revela las características técnicas relacionadas con “sujetar el equipaje con un miembro de cuerda” mencionadas en el numeral (b) de la reivindicación 1 (expuesto en la página 5 de este memorial), por lo cual un experto en la técnica no habría llegado a la materia de la presente solicitud tal como se reclama actualmente.**

En este sentido, me permito presentar las Figuras 3, 4 y 5 de **D2** que corresponden a la configuración del vehículo con un dispositivo portador reclamado en dicho documento, el cual **difiere del vehículo basculante reivindicado en la presente solicitud** como se evidencia en las características resaltadas a continuación:

- Presionar el neumático 10 contra la porción trasera 4 presionando el miembro de presión 6
- Esto falla en divulgar lo relacionado a la “fijación del equipaje mediante un miembro de cuerda”

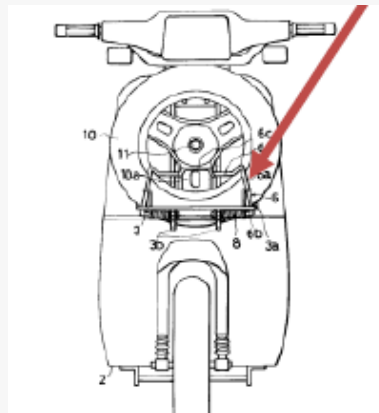
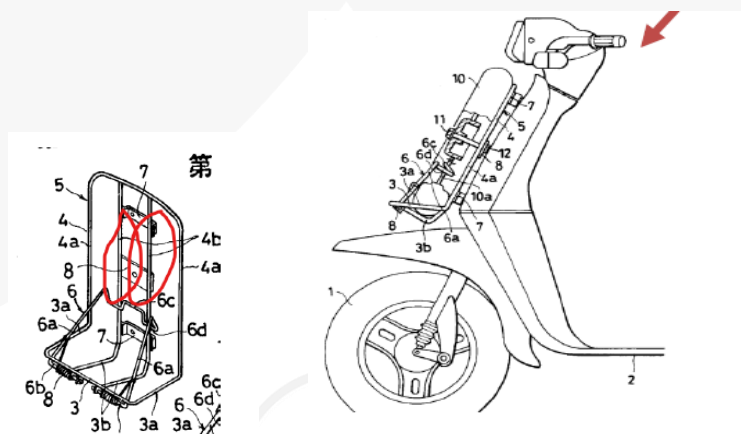


Figura 3 de D2

Esto simplemente es el equivalente al vehículo en el que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo.



Figuras 5 y 4 de D2

Por otro lado, y respecto a la característica (f) de la nueva reivindicación 1 que corresponde a la característica técnica de la antigua reivindicación 4, la cual fue incluida en la nueva reivindicación 1, el examinador intenta **subsana** las deficiencias de **D1** afirmando que *“Sin embargo, el incluir una porción en relieve en la superficie del portaequipaje en dirección hacia abajo del vehículo y la cual resalta sobre arriba del vehículo para proporcionar un medio el cual pueda evitar que el equipaje frontal del portaequipaje frontal se resbale y caiga del vehículo en movimiento, ya está divulgado en **D2** que se refiere a un dispositivo portador para un vehículo tal como un vehículo de motor de dos ruedas el cual proporciona dos tirantes (4b) de modo que el equipaje se fija al cuerpo del bastidor del dispositivo (Fig. 1, Pág. 2, Párr. 3)”*, y concluye *“En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir dos tirantes de tal forma que el equipaje se fija al cuerpo del bastidor del dispositivo del **D2** en el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante de **D1**, para así llegar al objeto de la reivindicación 4. Por lo cual se considera obvia”* (subrayado fuera de texto), con lo cual estamos en completo desacuerdo ya que, con respecto a las “dos correas (4b)” mencionadas por el examinador, el documento **D2** solo revela que “se proporcionan soportes superior e inferior 7 y un segundo soporte 8 entre los dos tirantes 4b en la parte trasera 4”, lo cual es **muy diferente** a la porción en bajo relieve reivindicada en la presente solicitud, por lo cual, es dudoso que el experto en la técnica hubiera consultado a **D2**.

Adicionalmente, y como se indicó anteriormente, el vehículo descrito en **D2** es simplemente similar al “vehículo en el que se proporciona una canastilla porta paquetes o un cofre delante de la porción de la cubierta frontal del mismo” como se indica en la presente solicitud. Además, **D2** no revela ni sugiere ninguna enseñanza relacionada con la *“fijación del equipaje mediante un miembro de cuerda”*, tal como se reclama en las nuevas reivindicaciones. Por lo tanto, las “dos correas (4b)” de **D2** no corresponden a “una porción en bajo relieve (12PR) que se remete hacia abajo” o la “porción de montaje de miembro de cuerda” como se describe en la característica técnica (f) de la nueva reivindicación 1,

por lo que una persona experta en la técnica no podría combinar dichas “dos correas (4b)” del documento **D2** con las enseñanzas del documento **D1** y así llegar a la presente invención tal como se reclama actualmente.

Por las razones anteriormente presentadas, me permito afirmar que las enseñanzas de **D2** no curan las deficiencias de **D1** para llegar de forma obvia a la invención como se reivindica actualmente ya que, ni **D1** ni **D2** enseñan o sugieren **las características técnicas mencionadas en los numerales (a), (b), (c), (d), (e) y (f) de la nueva reivindicación 1** (expuestos en las páginas 5-6 de este memorial), y así obtener un vehículo basculante que pueda garantizar una porción delantera compacta del vehículo y la estabilidad de almacenamiento del equipaje y, adicionalmente, mejore la comodidad para el conductor, mejorando el defecto de “no poder garantizar completamente una porción delantera compacta del vehículo” en los vehículos basculantes convencionales en los que se proporciona una canastilla portapaquetes o un cofre delante de la porción de cubierta frontal, tal como lo reivindica la presente solicitud.

Ahora bien, considerando lo indicado en el Manual para el Examen de Solicitudes de Patentes de Invención en las Oficinas de Propiedad Industrial de los países de la Comunidad Andina que establece que *“Para juzgar si la invención definida por las reivindicaciones realmente se deriva de manera evidente del estado de la técnica, hay que determinar si carece de nivel inventivo cuando se consideran las diferencias entre ésta y el estado de la técnica más cercano. El examinador tiene la carga de probar que la invención carece de nivel inventivo y no sólo limitarse a establecer las diferencias entre la solicitud y dicho estado de la técnica”* (subrayado y negrilla fuera de texto), me permito llamar la atención de ese Despacho en el hecho que cada invención es de cierta medida una combinación de elementos relacionados entre sí, por lo que no es suficiente afirmar que dichos elementos y/o características ya habían sido previamente divulgados, partiendo de combinaciones de enseñanzas convenientes, y que por ende, la combinación de

fracciones de diferentes documentos permiten la deducción obvia de la invención reclamada, por lo tanto, el examinador debe demostrar con argumentos de fondo, **por qué** un experto en la técnica habría llegado a la invención reivindicada de **forma obvia** basándose en las enseñanzas de **D1 y D2**.

Así las cosas, es claro que el Examinador basó su análisis solo en la comparación de las diferencias de la presente solicitud con el documento **D1** y la búsqueda de otro documento que “**curara**” dichas diferencias. Además, el hecho de que un experto pueda modificar las características específicas necesarias, como lo asume el Examinador, para llegar al objeto reivindicado no significa que el experto en la materia lo haría con la expectativa de alguna mejora, ya que en ninguno de los documentos citados se sugieren los mismos elementos y características de la materia reivindicada.

Así las cosas, es más que evidente que el análisis de nivel inventivo no puede ser basado en un estándar “posible de alcanzar”, debido a que esto haría que toda invención fuera no patentable. Así, como se resalta en el Artículo 18 de la Decisión 486, las invenciones deberían considerarse como inventivas cuando la materia reclamada no puede ser derivada del arte previo. Adicionalmente, la presente invención es inventiva a la luz de los documentos citados, pues siguiendo las enseñanzas de **D1 y D2**, la persona medianamente versada en la materia no obtendría la materia modificada y aquí reclamada, ni podría esperar que ésta presentase las propiedades que en efecto reviste y que se han discutido anteriormente.

Así las cosas, y en vista de lo anteriormente expuesto, respetuosamente solicito el retiro de las objeciones de la presente solicitud y la concesión del privilegio solicitado, ya que en opinión del solicitante cumple con todos los requisitos establecidos en la Decisión 486.

5. Anexos

- Capítulo Reivindicatorio Modificado
- Tasa Oficial

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO

T.P. No. 57.492 del C.S.J.

C.C. 80.410.337 de Usaquén

Calle 70 A No. 4 – 41



REIVINDICACIONES

1. Un vehículo basculante (1), que comprende:

una pipa de dirección (3);

un mecanismo de dirección (4), que tiene un eje de dirección (5) insertado con posibilidad de girar en la pipa de dirección (3), un miembro de manillar (6) conectado a una porción superior del eje de dirección (5) y operado por un piloto, una horquilla (7) conectada a una porción inferior del eje de dirección (5), y una rueda delantera (8) soportada a la horquilla (7);

una porción de cubierta frontal (12), provista debajo del miembro de manillar (6), y encima de la rueda delantera (8) con respecto a una dirección de arriba hacia abajo del vehículo;

y

un faro delantero (15), provisto en una porción inferior de la porción de cubierta frontal (12) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, en donde la porción de cubierta frontal (12) traslapa la pipa de dirección (3) en una vista frontal del vehículo, y traslapa la pipa de dirección (3) en una vista lateral del vehículo,

un borde delantero de la porción de cubierta frontal (12) se extiende hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo y hacia adelante con respecto a una dirección de adelante hacia atrás del vehículo en la vista lateral del vehículo,

la porción de cubierta frontal (12) comprende:

una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P), formada encima del faro delantero (15) con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

y capaz de transportar directamente equipaje en la superficie de la porción de cubierta frontal (12);

una porción de tope trasera de cubierta frontal (12BS), formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción trasera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P);

una porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** dispuesta en un lado izquierdo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** con respecto a una dirección de izquierda a derecha del vehículo, formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)**; y

una porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** dispuesta en un lado izquierdo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo, formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción lateral derecha de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)**;

el vehículo basculante (1) comprende adicionalmente una porción de montaje de miembro de cuerda **(20)**,

la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)** se configura de modo que el equipaje transportado directamente en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** sea susceptible de sujetarse en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** por un miembro de cuerda montado en la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)**,

en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** por un plano vertical que se extiende en la dirección de adelante hacia atrás del vehículo, un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en relación con la línea horizontal,

en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** por un plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta

frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal y,

en una sección transversal obtenida recortando la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** y la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** por el plano vertical que se extiende en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, un ángulo de la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en relación con la línea horizontal es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en relación con la línea horizontal,

la porción de cubierta frontal **(12)** comprende, además: una porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** formada en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo desde una porción delantera de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)**,

la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** comprende una porción en bajo relieve **(12PR)** que se remete hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **(12)**, y se provee debajo de la totalidad de la porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo en la vista frontal del vehículo, y se provee delante de la porción en bajo relieve **(12PR)** con respecto a la dirección de adelante hacia atrás del vehículo en la vista lateral del vehículo.

2. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde una parte adicional de la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)** comprende: una porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **(20L)** y una porción de montaje de miembro de cuerda derecha **(20R)** con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo,

la porción de montaje de miembro de cuerda izquierda **(20L)** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **(12)**, y se dispone más hacia la izquierda que la porción de

tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en la vista frontal del vehículo con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y

la porción de montaje de miembro de cuerda derecha **(20R)** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **(12)**, y se dispone más hacia la derecha que la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en la vista frontal del vehículo con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo.

3. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde una parte adicional de la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)** se forma por una parte de la porción de cubierta frontal **(12)**, y se forma en la manera de sobresalir hacia arriba desde la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo.
4. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde por lo menos una parte de la porción de montaje de miembro de cuerda **(20)** se configura en la manera de traslapar la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** en una vista superior del vehículo.
5. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** es menor que una distancia entre un extremo delantero y un extremo trasero de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** con respecto a la dirección de adelante hacia atrás del vehículo.
6. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, y

la altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo.

7. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde la altura máxima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la altura máxima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es menor que la altura mínima de la porción de tope trasera de cubierta frontal **(12BS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la altura mínima de la porción de tope izquierda de cubierta frontal **(12LS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es mayor que la altura máxima de una porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, la altura mínima de la porción de tope derecha de cubierta frontal **(12RS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo es mayor que la altura máxima de la porción de tope delantera de cubierta frontal **(12FS)** en la dirección de arriba hacia abajo del vehículo.

8. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 1, en donde un miembro antideslizamiento **(12PAS1, 12PAS2)** se dispone en la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)**.

9. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 8, en donde el miembro antideslizamiento **(12PAS1, 12PAS2)** se forma como una nervadura.

10. El vehículo basculante **(1)** de acuerdo con la reivindicación 8, en donde la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal **(12P)** comprende la porción en bajo relieve **(12PR)** que se remete hacia abajo con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo,

la porción en bajo relieve **(12PR)** comprende una porción de superficie de base **(12PR1)** con respecto a la dirección de arriba hacia abajo del vehículo, una porción de superficie izquierda **(12PR2)** formada en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral izquierda de la porción de superficie de base **(12PR1)** en la dirección de izquierda

a derecha del vehículo, y una porción de superficie derecha (**12PR3**) formada en la manera de extenderse hacia arriba desde una porción lateral derecha de la porción de superficie de base (**12PR1**) en la dirección de izquierda a derecha del vehículo, y

el miembro antideslizamiento (**12PAS1,12PAS2**) se forma por la porción de superficie izquierda (**12PR2**) y la porción de superficie derecha (**12PR3**) con respecto a la dirección de izquierda a derecha del vehículo.