

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

Señores

YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA

TÍTULO DE LA SOLICITUD: “VEHÍCULO BASCULANTE CON MEDIOS DE AJUSTE EN LA CUBIERTA FRONTAL PARA EL TRANSPORTE DE EQUIPAJE”

PRIORIDAD: 30/06/2020, TW (TAIWAN - REPUBLICA DE CHINA), 109122059

Como resultado del examen de patentabilidad realizado a la solicitud indicada en la referencia, atendiendo a lo consagrado en el artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le comunica que esta Dirección ha encontrado que la materia objeto de solicitud no cumple con algunos requisitos establecidos en la Decisión, con fundamento en los siguientes aspectos:

1. Modificaciones presentadas

Revisada la modificación a la solicitud objeto de estudio, la cual fue radicada el 26 de junio de 2024 bajo el número NC2021/0008518, y teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 34 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, esta oficina acepta las modificaciones presentadas por ajustarse a los requisitos legales.

2. Objeto de la invención

El problema planteado consiste en la necesidad de proveer un vehículo basculante que puede garantizar una porción delantera compacta del vehículo y la estabilidad de almacenamiento del equipaje y, adicionalmente, mejorar la comodidad para un piloto.

Para resolver dicho problema técnico, la solicitud en estudio plantea 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).

3. Reivindicaciones estudiadas

El presente estudio se basa en el capítulo reivindicatorio presentado el 26 de junio de 2024.

4. De la solicitud de patente

4.1. Título

De conformidad con el literal d) del artículo 27 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, el nombre de la invención de que se trata deberá reflejar el objeto y el campo industrial con el cual se relaciona la misma y ser concordante con la materia descrita y las reivindicaciones de la solicitud. El nombre no podrá referirse a nombres personales, marcas de productos o nombres de fantasía.

Analizado el título modificado en el escrito radicado bajo el N° NC2021/0008518 el 26 de junio de 2024 y teniendo en cuenta el objeto de la solicitud, esta oficina acepta el siguiente

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

título: “VEHÍCULO BASCULANTE CON MEDIOS DE AJUSTE EN LA CUBIERTA FRONTAL PARA EL TRANSPORTE DE EQUIPAJE”.

5. Determinación del Estado de la Técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 30 de junio de 2020, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de prioridad.

Consultadas las fuentes de información con que se cuenta, se encontraron los siguientes documentos que anticipan el objeto de esta solicitud:

Ítem	Documento	Título	Fecha de publicación
D1	WO2018002898	“Front luggage rack for a motorcycle with load-bearing shell”	4 de enero de 2018
D3	JPH0872769	“Luggage storing device of scooter type vehicle”	19 de marzo de 1996

D1¹ divulga un portaequipajes delantero (1; 1'), para una motocicleta con una carcasa portante (20; 20'), comprendiendo dicha carcasa portante (20; 20') una parte de carcasa delantera (21) y una parte de carcasa (22) orientada operativamente hacia abajo, comprendiendo dicho portaequipajes (1; 1'): un cuerpo de portaequipajes (10; 10'); y al menos un elemento de anclaje (30) asociado al cuerpo del portaequipajes (10; 10'), estando configurado dicho al menos un elemento de anclaje (30) para permitir anclar rígidamente el cuerpo del portaequipajes (10; 10') en al menos un punto de la parte frontal de la carcasa (21); caracterizándose dicho portaequipajes (11) porque: el cuerpo del portaequipajes (10; 10') comprende un primer y un segundo brazo de anclaje (50, 60) conformados para poder anclarse a dicha parte de carcasa (22) mirando hacia abajo; y comprende un tercer y cuarto elemento de anclaje (70, 80) asociados respectivamente al primer y segundo brazo de anclaje (50, 60), que están configurados para permitir anclar rígidamente el primer y segundo brazo de anclaje (50, 60) a dicho parte de la carcasa (22) hacia abajo (Resumen).

D3² divulga un elemento de malla proporcionando orificios de bloqueo para bloquear la herramienta de bloqueo de un elemento de cubierta de equipaje, tal como una red, alrededor de la sección de apertura de una canasta en un dispositivo en el que una canasta delantera está montada delante de un tubo de dirección que soporta operativamente el manillar de dirección (Resumen).

6. 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.

6.1. Nivel Inventivo

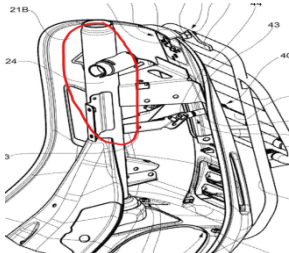
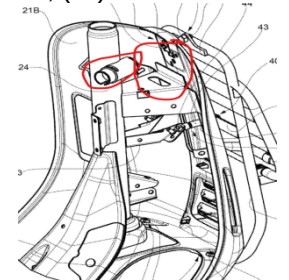
Teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 18 de la Decisión 486 de 2000 de la Comisión de la Comunidad Andina, la reivindicación independiente 1 (26 de junio de

¹https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=WO&NR=2018002898A1&KC=A1&FT=D&ND=4&date=20180104&DB=&locale=en_EP
²https://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/biblio?CC=JP&NR=H0872769A&KC=A&FT=D&ND=3&date=19960319&DB=&locale=en_EP

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

2024) refiere a: “Un vehículo basculante 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	D3
Un vehículo basculante (1), que comprende, una pipa de dirección (3).	Un portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante (Fig. 1, Pág. 1, Párr. 1).	Un dispositivo de almacenamiento de equipaje dispuesto en la parte delantera de un vehículo tipo scooter (Fig. 1, Pág. 1, Párr. 1).
Un mecanismo de dirección (4), que tiene un eje de dirección (5) insertado con posibilidad de girar en la pipa de dirección (3).	De forma implícita, el documento menciona que, es bien conocido en el campo del motociclismo, que las motos comprenden una pipa de dirección. 	El tubo de dirección 6 está rodeado por una cubierta frontal 10 (Fig. 2, Pág. 3, Párr. 15).
Un miembro de manillar (6) conectado a una porción superior del eje de dirección (5) y operado por un piloto, (...)	De forma implícita, el documento menciona que, también tiene un manillar, (...) 	Un instrumento 22 está unido a la parte superior de la cubierta del mango 20 (Fig. 3, Pág. 3, Párr. 16).
Una porción de cubierta frontal (12), provista debajo del miembro de manillar (6), (...)	Según una realización preferida, la parte de carcasa 22 es una parte del escudo delantero de la carcasa 20 que está operativamente orientada hacia el suelo (...). (Fig. 1, Pág. 6, Párr. 14).	No menciona.
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, (...).	Se ilustra un tubo 24 para el manillar de dirección (no mostrado), el cual está detrás de la carcasa 22 en donde también está un farol (no mostrado) (Fig. 4, Pág. 12, Párr. 22).	Una lámpara de posición 24 está unida a la parte delantera (Fig. 3, Pág. 3, Párr. 16).
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 (...).	La parte de armazón 22 que mira hacia abajo comprende una primera porción de anclaje de armazón 130 y una segunda porción de anclaje de armazón 140 (Fig. 2, Pág. 11, Párr. 19).	Una porción ubicada cerca del borde frontal 50 y debajo de la porción saliente hacia adelante de la cubierta (...) 52 (Fig. 2, Pág. 3, Párr. 29).
La porción de cubierta frontal (12) comprende: una porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P), (...).	El portaequipajes delantero 1 incluye un cuerpo de portaequipajes 10 (Fig. 1, Pág. 5, Párr. 13).	La cubierta parcial 38 se extiende en la dirección del ancho del vehículo (...) (Fig. 2, Pág. 3, Párr. 27).
Una porción de tope trasera de cubierta frontal (12BS), formada	Con referencia, por ejemplo, a las figuras 1, 2 y 5, el primer y	No menciona.



Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

en la manera de extenderse hacia arriba con respecto a la dirección de arriba hacia abajo (...).	segundo brazo de anclaje 50, 60 (...) (Fig. 1, Pág. 6, Párr. 14).	
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 (...).	Los elementos de anclaje tercero y cuarto 70, 80 están configurados para permitir anclar rígidamente el primer y segundo brazo de anclaje 50, 60 (...) (Fig. 1, Pág. 6, Párr. 14).	No menciona.
Una porción de tope derecha de cubierta frontal (12RS) dispuesta en un lado izquierdo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) (...).	Según una realización ventajosa, la parte de armazón 22 que mira hacia abajo comprende una primera porción de anclaje de armazón 130 (...) (Fig. 2, Pág. 11, Párr. 19).	No menciona.
El vehículo basculante (1) comprende adicionalmente una porción de montaje de miembro de cuerda (20).	El cuerpo 10 comprende una parte de fijación 11 para fijar el cuerpo 10 a la carcasa 20 y una base de soporte 12, 13 para soportar una carga a transportar (Fig. 1, Pág. 8, Párr. 17).	El dispositivo de bloqueo 48 del elemento para colgar equipaje 46 está bloqueado en el orificio de bloqueo 44 (...) (Fig. 2, Pág. 4, Párr. 38).
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) (...).	Estando espaciados el primer y segundo elementos de anclaje (30, 40) y configurados para permitir anclar rígidamente el equipaje. (...) (Reivindicación 2).	No menciona.
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, (...).	Como se enseña, el portaequipajes tiene una zona frontal y una zona inferior izquierda y derecha que va hacia abajo la cual una primera y segunda parte de anclaje de armazón 130, 140 (...) (Fig. 4, Pág. 12, Párr. 20).	No menciona.
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) (...).	Como se enseña, el portaequipajes tiene una zona frontal (...) (Fig. 4, Pág. 12, Párr. 20).	No menciona.
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) (...).	Una zona inferior izquierda y derecha que va hacia abajo la cual una primera y segunda parte de anclaje de armazón 130, 140 (...) (Fig. 4, Pág. 12, Párr. 20).	No menciona.
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 (...).	La segunda parte de base 13, en el ejemplo generalmente en forma de "C", se extiende transversalmente a la parte de fijación 11 (...) (Fig. 5, Pág. 8, Párr. 17).	El extremo inferior del cuerpo principal 32 está encajado, junto con el miembro de borde inferior 31, en una ranura bifurcada 33 (...) (Fig. 2, Pág. 3, Párr. 25).
La porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal (12P) comprende una porción en bajo relieve (12PR) que se remete hacia abajo con respecto	No menciona.	Un elemento de borde inferior 31 con forma de banda el cual tiene un relieve hacia abajo (Fig. 1, Pág. 4, Párr. 42).



Ref. Expediente N° NC2021/0008518

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) (...).	No menciona.	Un orificio de enganche 44 está formado en el miembro de borde superior 36 dispuesto alrededor de la abertura (...) (Fig. 2, Pág. 4, Párr. 39).

D1 es considerado como el estado de la técnica más cercano a la invención definida en la reivindicación 1, ya que divulga un portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante (Fig. 1, Pág. 1, Párr. 1).

La diferencia entre la invención definida entre la reivindicación 1 y el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante divulgado en D1, consiste en un medio de ajuste delantero para equipajes, el cual está en un plano con un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal el cual es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal en relación con la línea horizontal y un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en relación con la línea horizontal el cual es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal, además de una porción en relieve en la superficie del portaequipaje en dirección hacia abajo del vehiculó y la cual resalta sobre arriba del vehículo.

El efecto que se logra al incluir específicamente un medio de ajuste delantero para equipajes, el cual está en un plano con un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal, el cual es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal en relación con la línea horizontal y un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en relación con la línea horizontal, el cual es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal, además de una porción en relieve en la superficie del portaequipaje en dirección hacia abajo del vehiculó y la cual resalta sobre arriba del vehículo es que el medio de ajuste delantero para equipajes el cual tiene una porción de cubierta frontal que pueda funcionar como una porción para almacenar equipaje, de modo que no se requiere un objeto separado, el cual al estar con un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal del vehículo, es mejorar la estabilidad frente a los cambios de direcciones del vehículo cuando se enfrenta a alteraciones del flujo de aire, mejorando la comodidad al conducir, y evitando la obstaculización de la vista frontal del conductor.

Por lo tanto, el problema técnico objetivo que pretende resolver esta invención se puede formular así: ¿cómo modificar el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante divulgado en D1 para mejorar la estabilidad frente a los cambios de direcciones del vehículo cuando se enfrenta a alteraciones del flujo de aire mejorando la comodidad al conducir, y evitando la obstaculización de la vista frontal del conductor?

Sin embargo, el incluir un medio de ajuste delantero para equipajes, el cual está en un plano con un ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal el cual es menor que un ángulo de la porción de tope trasera de cubierta frontal en relación con la línea horizontal y un ángulo de la porción de tope izquierda de cubierta frontal en relación con la línea horizontal el cual es mayor que el ángulo de la porción de superficie portaequipaje de cubierta frontal en relación con la línea horizontal, además de una porción en relieve en la superficie del portaequipaje en dirección hacia abajo del vehiculó y la cual resalta sobre arriba del vehículo para mejorar la estabilidad frente a los cambios de direcciones del vehículo cuando se enfrenta a

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

alteraciones de flujo de aire mejorando la comodidad al conducir, y evitando la obstaculización de la vista frontal del conductor, ya está divulgado en D3 que se refiere a un dispositivo de almacenamiento de equipaje dispuesto en la parte delantera de un vehículo tipo scooter el cual tiene un elemento de borde inferior 31 con forma de banda el cual tiene un relieve hacia abajo y un orificio de enganche 44 está formado en el miembro de borde superior 36 dispuesto alrededor de la abertura del extremo superior de la cesta delantera 30 hecha de este miembro de malla, y el tamaño de malla S (Figura 4) del miembro de malla que constituye el cuerpo principal 32 de la cesta delantera 30 es más pequeño que este orificio de enganche 44 (Fig. 2, Pág. 4, Párr. 39).

En consecuencia, la persona normalmente versada en la materia estaría motivada a incluir un elemento de borde inferior con forma de banda el cual tiene un relieve hacia abajo y un orificio de enganche está formado en el miembro de borde superior dispuesto alrededor de la abertura del extremo superior de la cesta delantera hecha de este miembro de malla, y el tamaño de malla del miembro de malla que constituye el cuerpo principal de la cesta delantera es más pequeño que este orificio de enganche del D3 en el portaequipajes delantero para una motocicleta con armazón portante 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 2: Estando espaciados el primer y segundo elementos de anclaje (30, 40) y configurados para permitir anclar rigidamente el equipaje. cuerpo de cremallera (10) en dos puntos distintos de la pieza de carcasa delantera (21) (Reivindicación 2).
- Reivindicación 3: Con referencia, por ejemplo, a las figuras 1, 2 y 5, el primer y segundo brazo de anclaje 50, 60 están configurados de tal manera que pueden anclarse a una parte 22 de la carcasa 20 orientada hacia abajo (Fig. 1, Pág. 6, Párr. 14).
- Reivindicación 4: Según una realización preferida, la parte de carcasa 22 es una parte del escudo delantero de la carcasa 20 que está operativamente orientada hacia el suelo o hacia la rueda delantera de la motocicleta. (Fig. 1, Pág. 6, Párr. 14).
- Reivindicación 5: La base de soporte 12, 13 está adaptada para sobresalir de un primer lado 11A, o primera cara 11A, de la parte de fijación 11 (Fig. 1, Pág. 8, Párr. 17).
- Reivindicaciones 6 y 7: En la configuración de trabajo, la primera parte de base 12 descansa sobre la segunda parte de base 13 y preferiblemente se extiende paralela o sustancialmente paralela a la segunda parte de base 13 (Fig. 1, Pág. 8, Párr. 17), además, una primera y segunda parte de anclaje de armazón 130, 140 comprenden respectivamente una primera pared de anclaje plana 131 y una segunda pared de anclaje plana 141 que definen un fondo, respectivamente, del primer y segundo rebajo de anclaje 130, 140 (Fig. 4, Pág. 12, Párr. 20).

Igualmente, D2 divulga las características de las reivindicaciones dependientes de la siguiente manera:

- Reivindicaciones 8 y 9: La cesta delantera 30 está fijada mediante un perno 94 a la punta de un soporte 92 que sobresale hacia delante desde el tubo delantero 6 en una porción de fijación 90 provista aproximadamente en el centro vertical de la pared trasera 66, y está fijada además mediante un perno 98 a un marco de tubo 96 en la parte inferior

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

64 que también sobresale hacia delante desde el tubo delantero 6 (Fig. 1, Pág. 4, Párr. 39).

- Reivindicación 10: Un elemento de borde inferior 31 con forma de banda el cual tiene un relieve hacia abajo (Fig. 1, Pág. 4, Párr. 42) y La pared divisoria 70 comprende una primera placa 72 sustancialmente rectangular y una segunda placa 74 sustancialmente trapezoidal, estando un extremo de la primera placa 72 unido de forma giratoria a una porción de soporte 76 provista en la porción inferior 64, y estando el otro extremo provisto de una porción saliente 78 (Fig. 2, Pág. 4, Párr. 33)

Las reivindicaciones dependientes 2 a 10 no mencionan alguna característica que, junto con las características de la reivindicación independiente, aporte nivel inventivo a la reivindicación 1, por lo cual se considera que carece de nivel inventivo.

7. Conclusión

Los requisitos de Patentabilidad de la presente solicitud están afectados así:

Ítem	Documento	Reivindicaciones afectadas	Requisito que afecta
D1	WO2018002898	1 a 10	Nivel inventivo
D2	JPH0872769	1 a 10	Nivel inventivo

8. Respuesta a los argumentos del solicitante

Argumentos con respecto al examen de novedad

El solicitante se manifiesta ante las modificaciones realizadas al capítulo reivindicatorio, mencionado que las características técnicas de las nuevas reivindicaciones se alejan de la materia enseñada en el documento D1 citado por esta Oficina, argumentando que:

“(…) 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 (…).

*(…) 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 (…).**”*



Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

Con respecto a los anteriores argumentos expuestos por el señor solicitante, esta Oficina encuentra que efectivamente, los documentos D1 y D2 no mencionan todas las características de forma exacta a las características técnicas reclamadas en la solicitud.

No obstante, se procedió a realizar una nueva búsqueda en el estado de la técnica, en esta ocasión para evaluar el requisito de nivel inventivo sobre la materia reivindicada, encontrando un nuevo documento D3, el cual sugiere en su contenido técnico el siguiente fragmento: “un elemento de borde inferior 31 con forma de banda el cual tiene un relieve hacia abajo y un orificio de enganche 44 está formado en el miembro de borde superior 36 dispuesto alrededor de la abertura del extremo superior de la cesta delantera 30 hecha de este miembro de malla, y el tamaño de malla S (Figura 4) del miembro de malla que constituye el cuerpo principal 32 de la cesta delantera 30 es más pequeño que este orificio de enganche 44” (Fig. 2, Pág. 4, Párr. 39), donde de manera apropiada este fragmento junto con las enseñanzas contenidas en la anterioridad D1, ofrecen de forma clara solución apropiada al problema técnico planteado. En consecuencia, este Despacho continúa considerando pertinente el contenido técnico de los documentos trasladados (D1 combinado con D3) y elevar objeciones sobre el requisito de nivel inventivo de la materia reclamada en el pliego reivindicatorio analizado, solución que se considera obvia ante el contenido de dichas publicaciones.

En cumplimiento del artículo 45 de la Decisión 486 de 2000, se le indica que debe dar respuesta dentro del término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de notificación de la presente comunicación. En caso de no dar respuesta al presente requerimiento, o si a pesar de la respuesta subsistieran los impedimentos para la concesión, se denegará la patente.

Si como respuesta a este requerimiento, el solicitante modifica el capítulo reivindicatorio, deberá observar las instrucciones contenidas en el numeral 1.2.2.1.1., del Capítulo Primero del Título X de la Circular Única de esta Superintendencia. De igual forma, deberá tener presente que de conformidad con el literal a) del numeral 1.2.2.5.1. de la norma ibidem, será necesario acreditar el pago de la tasa por concepto de modificación a solicitudes en trámites, de conformidad con el valor establecido en la resolución de tasas vigentes.

Notifíquese el presente oficio conforme a lo dispuesto en el numeral 6.2 del Capítulo Sexto del Título I de la Circular Única, informándoles que contra el mismo no procede recurso alguno en actuación administrativa.



Sandra Isabel Calderon Rodriguez
DIRECTORA DE NUEVAS CREACIONES

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

INFORME DE BÚSQUEDA
EXAMEN DE PATENTABILIDAD

Solicitud No.		Examen de patentabilidad							
NC2021/0008518		1°	-	2°	X	3°	-	Revoca	-
Fecha de determinación estado de la técnica (DD/MM/AÑO)				Prioridad		Presentación			
30/06/2020				X		-			
Solicitante									
YAMAHA HATSUDOKI KABUSHIKI KAISHA									
Reivindicaciones que no son objeto de búsqueda por:									
Art. 14	-	Art. 15	-	Art. 20	-	Art. 25 (Falta de unidad de invención)		-	

CRITERIOS DE BÚSQUEDA		
Reivindicaciones objeto de búsqueda	1 a 10	
Palabras clave utilizadas	Motorcycle, front, luggage, grill, rack, structure, device, scooter	
Clasificaciones utilizadas para la búsqueda	CIP:	B62J 6/02, B62J 17/06, B62J 23/00, B62J 7/06, B62J 9/00, B62J 11/00, B62J 17/00

DOCUMENTOS CONSIDERADOS RELEVANTES (Documentos patente, Literatura no patente (LNP): Artículos, catálogos, etc.)					
Informes de búsqueda / Bases de datos consultadas	N° de solicitud de patente / N° de patente / Autor LNP ⁽¹⁾	Fecha de Publicación /Presentación (DD/MM/AAAA)	Reivindicaciones /Secuencias afectadas	Citas relevantes del estado de la técnica	Categoría del documento citado ⁽²⁾
SIPI	NC2020/0004737	05/05/2020	-	-	A
Patbase	WO2018002898	04/01/2018	1 a 10	Fig. 4, Pág. 12, Párr. 20	Y
	JPS5745495	12/03/1982	-	-	A
	FR1065651	28/05/1954	-	-	A
	US6299042	09/10/2001	-	-	A
	US5620217	15/04/1997	-	-	A
	JPS63192192	12/12/1988	-	-	A
Espacenet	TW201615470	01/05/2016	-	-	A
	JP2005145203	09/06/2005	-	-	A
	US2014061269	06/03/2014	-	-	A
Orbit	CN201637375	17/10/2010	-	-	A
	EP0726196	28/10/1998	-	-	A
	KR100546858	25/01/2006	-	-	A
Google patent	US8297688	31/03/2011	-	-	A
	JPH0872769	19/03/1996	1 a 10	Fig. 2, Pág. 4, Párr. 39	Y
	JP5225956	04/11/2010	-	-	A
	JP2005112356	28/04/2005	-	-	A
⁽¹⁾ Cita completa literatura no patente (LNP) Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Volumen (Número), pp-pp. O	-				
	-				
	-				
	-				

Oficio N° 15131 de 27 de agosto de 2024

Ref. Expediente N° NC2021/0008518

Apellido, A. A. (Fecha). Título del artículo. Nombre de la revista. Recuperado de http://xxxxxxx .	-
(2) Categorías de documentos citados	
“A” Documento que define el estado general de la técnica no considerado como particularmente relevante. “E” Solicitud de patente o patente anterior pero publicada en la fecha de presentación internacional o en fecha posterior. “L” Documento citado para llamar la atención sobre, por ejemplo, dudas acerca de una reivindicación de prioridad o para determinar la fecha de publicación de otra cita, siempre van acompañados de una explicación, por la cual se citan. “O” Documento del tipo actas de conferencia, este tipo de documentos siempre estará acompañado por otra letra que indique la pertinencia del documento, por ejemplo, O, X, O, Y o bien O, A. “P” Documento publicado antes de la fecha de presentación internacional, pero con posterioridad a la fecha de prioridad reivindicada. “T” Documento publicado en fecha posterior a la de presentación o la de prioridad de la solicitud internacional y no entra en conflicto con dicha solicitud, pero puede ser útil para la mejor comprensión del principio o teoría en que se basa la invención, o para demostrar que el razonamiento o los hechos en los que se basa dicha invención son incorrectos. “X” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse nueva o que implique una actividad inventiva por referencia al documento aisladamente considerado. “Y” Documento particularmente relevante; la invención reivindicada no puede considerarse que implique una actividad inventiva cuando el documento se asocia a otro u otros documentos de la misma naturaleza, cuya combinación resulta evidente para un experto en la materia.	
Fecha del reporte de búsqueda: (10/08/2024)	