

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

Por la cual se deniega una Patente de Invención

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO
en ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas en el numeral
26 del artículo 3° del Decreto 4886 de 2011, y

CONSIDERANDO:

PRIMERO: Que mediante escrito radicado en esta Superintendencia el 08 de enero de 2014 con el N° 14-002566-0000, la sociedad LG CNS CO., LTD., presentó la solicitud de patente de invención titulada “MÉTODO DE MANEJAR TARIFAS DE TRANSPORTE, UN SERVIDOR QUE LO EJECUTA Y SISTEMA QUE LO PONE EN PRÁCTICA”.

SEGUNDO: Que el extracto de esta solicitud fue publicado en la Gaceta de la Propiedad Industrial N° 729 el 10 de junio de 2015, sin que se hubieran presentado oposiciones por parte de terceros.

TERCERO: Que realizado el examen de fondo mediante Oficio N° 10660, notificado el 28 de septiembre de 2016, se requirió a la solicitante en los términos del artículo 45 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina para que presentara respuesta a las observaciones de carácter técnico, relacionadas con la patentabilidad o cumplimiento de los requisitos establecidos por esta Decisión para la concesión de la patente.

CUARTO: Que la solicitante mediante escrito radicado bajo el N° 14002566 el 22 de diciembre de 2016, respondió oportunamente el requerimiento formulado y presenta nuevas reivindicaciones 1 a 19 que reemplazan las originalmente presentadas, atendiendo de esta manera las observaciones efectuadas en el examen de fondo. Se acepta este último capítulo reivindicatorio presentado, comoquiera que se ajusta a las prescripciones contenidas en el artículo 34 de la Decisión 486.

QUINTO: Que en virtud de lo dispuesto en el artículo 14 de la Decisión 486 expedida por la Comisión de la Comunidad Andina “*Los países miembros otorgarán patentes para las invenciones, sean de producto o de procedimiento, en todos los campos de la*

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

tecnología, siempre que sean nuevas, tengan nivel inventivo y sean susceptibles de aplicación industrial."

SEXTO: Que en el presente caso, no obstante las respuestas del interesado a la notificación formulada en virtud del mencionado artículo 45, subsisten los impedimentos para la concesión. Lo anterior, de acuerdo con las siguientes consideraciones:

6.1 Objeto de la invención

El problema planteado en esta solicitud consiste en la necesidad de suministrar un sistema de manejo de tarifas de transporte sin la necesidad de restablecerse cada vez que se introducen o se cambian varias tarifas y sin costos adicionales. Para resolver este problema técnico, se proporciona un método de manejo de tarifas de transporte, un servidor de manejo de tarifas de transporte y un sistema de manejo de tarifas de transporte que organiza en módulos varias tarifas de transporte usadas en una política tarifaria de transporte y permite la selección de alguna tarifa.

6.2 Determinación del estado de la técnica

La fecha para determinar el estado de la técnica es el 9 de enero de 2013, que corresponde a la fecha de presentación de la solicitud de la cual se invoca prioridad.

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

Ítem	Documento	Título	Fecha de Publicación
D1	US 2008/0179394	"Open System Account Remote Validation For Access"	31/Julio/2008

El documento D1¹ enseña un método para realizar una transacción de pago en un esquema de línea con la utilización de un dispositivo de pago portátil de institución financiera (FIPPD) (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).

¹http://worldwide.espacenet.com/publicationDetails/originalDocument?CC=US&NR=2008179394A1&KC=A1&FT=D&ND=3&date=20080731&DB=worldwide.espacenet.com&locale=en_EP

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

6.3 Novedad (Art. 14 D486)

Según lo dispuesto en el artículo 16 de la Decisión 486: *"Una invención se considerará nueva cuando no está comprendida en el estado de la técnica. El estado de la técnica comprenderá todo lo que haya sido accesible al público por una descripción escrita u oral, utilización, comercialización o cualquier otro medio antes de la fecha de presentación de la solicitud de patente o, en su caso, de la prioridad reconocida"*.

En el presente caso, el método reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 1 se refiere a: *"Un método para manejar tarifas de transporte realizado por un servidor de manejo (...)"* (Ver página 5 del radicado N° 14002566 del 22 de diciembre de 2016).

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

Tabla 1

Características esenciales	D1
Seleccionar al menos uno de una pluralidad de módulos de pago de transporte de acuerdo con una política tarifaria de transporte.	Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020).
Definir un parámetro en un módulo de transporte seleccionado.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041).
Recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de pago de transporte.	La agencia de transporte puede colocar un dispositivo de pago portátil en dicha lista (por ejemplo, blanco o negro) en función de diversos

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

	parámetros (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 049).
Determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente.	Se puede acceder al historial de transacciones de tránsito para calcular el valor de una tarifa fuera de línea. Por ejemplo, se puede acceder a un conjunto del historial de transacciones de tránsito dentro de la base de datos basado en el PAN leído del FIPPD (130) en cada evento de tránsito (por ejemplo, entrada, transferencia o salida) usando el FIPPD (130); el historial de transacciones de tránsito puede entonces ser puesto en un orden cronológico de eventos de tránsito; y la tarifa de tránsito puede ser derivada usando la cronología de los eventos de tránsito sobre la base de reglas y políticas de agencia de tránsito predeterminadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 045).
Transmitir al menos un parámetro definido a la pluralidad de terminales primeros y segundos a través de las estaciones primera y segunda para aplicar la política tarifaria de transporte a la pluralidad de terminales primeros y segundos.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Otros ejemplos de políticas de tarifas predeterminadas incluyen evaluar el valor del servicio basado en: una entrada en la instalación del sistema de transporte; una salida de la instalación del sistema de transporte; una distancia para una entrada y una salida correspondiente; una transferencia de una instalación del sistema de transporte a otra instalación del sistema de transporte; el número secuencial de cada transferencia en un período de tiempo predeterminado; un sentido de la marcha en el sistema de transporte; una clasificación del pasajero correspondiente a la FIPPD (130) (por ejemplo, concesiones basadas en la edad, la condición de estudiante, o de pasajeros frecuentes); periodos de tiempo de viaje pico o no pico; un período de tiempo de viaje en calendario de vacaciones; y combinaciones de los anteriores (Pág. 5, Fl. 12, Párr. 054). El valor de la tarifa puede ser transmitido al sistema de procesamiento de pago (180) a través de la red en línea (Fl. 11, Pág. 4, Párr. 046). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

Los módulos de pago de transporte corresponden a componentes de software para determinar la política tarifaria de transporte y a través de combinaciones de las mismas.	Como se dijo anteriormente, una tarifa de tránsito se puede determinar mediante la aplicación de normas de tránsito a los eventos de tránsito relativos al FIPPD (130) durante un período de tiempo. En este caso, el cálculo puede ocurrir en el ordenador central de tránsito (270) mediante la ejecución de un programa de política de tarifas (Pág. 7, Fl. 14, Párr. 074). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). Es pertinente aclarar que los cálculos que realiza un servidor, los realiza por medio de componentes de software². La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020).
--	---

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del método de la reivindicación 1 habrían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 1 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1.

Por su parte, las reivindicaciones dependientes 2 a 8 no mencionan alguna característica que haga nuevo el método de la reivindicación 1, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

Por otro lado, el método reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 9 se refiere a: *“Un método para manejar tarifas de transporte realizado por un servidor de manejo (...)”* (Ver página 6 del radicado N° 14002566 del 22 de diciembre de 2016).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 9, y las reveladas en el documento D1 que representa el estado de la técnica:

² <https://es.wikipedia.org/wiki/Servidor>

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

Tabla 2

Características esenciales	D1
Seleccionar, mediante el servidor de manejo de tarifas de transporte, al menos uno de la pluralidad de módulos de tarifa de transporte.	Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020).
Determinar, mediante el servidor de manejo de tarifas de transporte, al menos un parámetro en el al menos uno de la pluralidad de módulos de tarifa de transporte seleccionado.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041).
Recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte seleccionado.	La agencia de transporte puede colocar un dispositivo de pago portátil en dicha lista (por ejemplo, blanco o negro) en función de diversos parámetros (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 049).
Determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente.	Se puede acceder al historial de transacciones de tránsito para calcular el valor de una tarifa fuera de línea. Por ejemplo, se puede acceder a un conjunto del historial de transacciones de tránsito dentro de la base de datos basado en el PAN leído del FIPPD (130) en cada evento de tránsito (por ejemplo, entrada, transferencia o salida) usando el FIPPD (130); el historial de transacciones de tránsito puede entonces ser puesto en un orden cronológico de eventos de tránsito; y la tarifa de tránsito puede ser derivada usando la cronología de los eventos de tránsito sobre la base de reglas y políticas de agencia de tránsito predeterminadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 045).
Transmitir, mediante el servidor de manejo de tarifas de transporte, el al menos un parámetro determinado a la a	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

la pluralidad de terminales primeras y segundas a través de las estaciones primera y segunda.	pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Otros ejemplos de políticas de tarifas predeterminadas incluyen evaluar el valor del servicio basado en: una entrada en la instalación del sistema de transporte; una salida de la instalación del sistema de transporte; una distancia para una entrada y una salida correspondiente; una transferencia de una instalación del sistema de transporte a otra instalación del sistema de transporte; el número secuencial de cada transferencia en un período de tiempo predeterminado; un sentido de la marcha en el sistema de transporte; una clasificación del pasajero correspondiente a la FIPPD (130) (por ejemplo, concesiones basadas en la edad, la condición de estudiante, o de pasajeros frecuentes); periodos de tiempo de viaje pico o no pico; un período de tiempo de viaje en calendario de vacaciones; y combinaciones de los anteriores (Pág. 5, Fl. 12, Párr. 054). El valor de la tarifa puede ser transmitido al sistema de procesamiento de pago (180) a través de la red en línea (Fl. 11, Pág. 4, Párr. 046). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).
Aplicar, mediante las terminales primeras y segundas, la política tarifaria de transporte.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).
Los módulos de pago de transporte corresponden a componentes de software para determinar la política	Como se dijo anteriormente, una tarifa de tránsito se puede determinar mediante la aplicación de normas de tránsito a los eventos de tránsito relativos al FIPPD (130) durante un período de tiempo. En este caso, el cálculo puede ocurrir en el ordenador central de tránsito (270) mediante

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

tarifaria de transporte y a través de combinaciones de los mismos.	la ejecución de un programa de política de tarifas (Pág. 7, Fl. 14, Párr. 074). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). Es pertinente aclarar que los cálculos que realiza un servidor, los realiza por medio de componentes de software³. La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020).
---	--

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del método de la reivindicación 9 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 9 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1.

Por su parte, las reivindicaciones dependientes 10 a 16 no mencionan alguna característica que haga nuevo el método de la reivindicación 9, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

Por otro lado, el servidor reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 17 se refiere a: “*Un servidor para manejar tarifas de transporte acoplado (...)*” (Ver página 8 del radicado N° 14002566 del 22 de diciembre de 2016).

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 17, y las reveladas en el documento D1 que representa el estado de la técnica:

Tabla 3

Características esenciales	D1
Unidad selectora de módulos de tarifa de transporte	Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central,

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

configurada para seleccionar módulos de pago de transporte de acuerdo con una política tarifaria de transporte.	basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020). El procesador de pagos (160) puede incluir un ordenador servidor. Un equipo servidor es típicamente un potente ordenador o un grupo de ordenadores. Por ejemplo, el ordenador servidor puede ser un ordenador central grande, un cluster de miniordenadores, o un grupo de servidores que funcionan como una unidad (Pág. 3, Fl. 10, Párr. 035).
Unidad definidora de parámetros configurada para definir un parámetro en un módulo de pago de transporte seleccionado.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). La agencia de transporte puede colocar un dispositivo de pago portátil en dicha lista (por ejemplo, blanco o negro) en función de diversos parámetros (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 049).
Recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte seleccionado.	
Determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente.	Se puede acceder al historial de transacciones de tránsito para calcular el valor de una tarifa fuera de línea. Por ejemplo, se puede acceder a un conjunto del historial de transacciones de tránsito dentro de la base de datos basado en el PAN leído del FIPPD (130) en cada evento de tránsito (por ejemplo, entrada, transferencia o salida) usando el FIPPD (130); el historial de transacciones de tránsito puede entonces ser puesto en un orden cronológico de eventos de tránsito; y la tarifa de tránsito puede ser derivada usando la cronología de los eventos de tránsito sobre la base de reglas y políticas de agencia de tránsito predeterminadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 045).
Unidad transmisora de parámetros configurada para transmitir un parámetro definido a las terminales primeras y segundas a través de las estaciones primera y	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance,

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

segunda para aplicar la política tarifaria de transporte a la pluralidad de terminales primeras y segundas.	velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Otros ejemplos de políticas de tarifas predeterminadas incluyen evaluar el valor del servicio basado en: una entrada en la instalación del sistema de transporte; una salida de la instalación del sistema de transporte; una distancia para una entrada y una salida correspondiente; una transferencia de una instalación del sistema de transporte a otra instalación del sistema de transporte; el número secuencial de cada transferencia en un período de tiempo predeterminado; un sentido de la marcha en el sistema de transporte; una clasificación del pasajero correspondiente a la FIPPD (130) (por ejemplo, concesiones basadas en la edad, la condición de estudiante, o de pasajeros frecuentes); periodos de tiempo de viaje pico o no pico; un período de tiempo de viaje en calendario de vacaciones; y combinaciones de los anteriores (Pág. 5, Fl. 12, Párr. 054). El valor de la tarifa puede ser transmitido al sistema de procesamiento de pago (180) a través de la red en línea (Fl. 11, Pág. 4, Párr. 046). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).
--	---

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del servidor de la reivindicación 17 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 17 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1.

Por su parte, la reivindicación dependiente 18 no menciona alguna característica que haga nuevo el método de la reivindicación 17, por lo tanto, tampoco cumplen con lo establecido en el mencionado artículo 16 de la Decisión 486.

Por otro lado, el sistema reclamado en la solicitud no es nuevo, teniendo en cuenta que la reivindicación 19 se refiere a: *“En un sistema de manejo de tarifas de transporte que incluye una pluralidad de terminales (...)”* (Ver página 9 del radicado N° 14002566 del 22 de diciembre de 2016).

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

La siguiente tabla presenta la comparación entre las características técnicas esenciales de la solicitud estudiada, mencionadas en la reivindicación 19, y las reveladas en el documento D1 que representa el estado de la técnica:

Tabla 4

Características esenciales	D1
Unidad selectora de módulos de tarifa de transporte configurada para seleccionar módulos de pago de transporte de acuerdo con una política tarifaria de transporte.	Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020). El procesador de pagos (160) puede incluir un ordenador servidor. Un equipo servidor es típicamente un potente ordenador o un grupo de ordenadores. Por ejemplo, el ordenador servidor puede ser un ordenador central grande, un cluster de miniordenadores, o un grupo de servidores que funcionan como una unidad (Pág. 3, Fl. 10, Párr. 035).
Unidad definidora de parámetros configurada para definir un parámetro en un módulo de pago de transporte seleccionado.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041).
Recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte seleccionado.	La agencia de transporte puede colocar un dispositivo de pago portátil en dicha lista (por ejemplo, blanco o negro) en función de diversos parámetros (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 049).
Determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente.	Se puede acceder al historial de transacciones de tránsito para calcular el valor de una tarifa fuera de línea. Por ejemplo, se puede acceder a un conjunto del historial de transacciones de tránsito dentro de la base de datos basado en el PAN leído del FIPPD (130) en cada evento de tránsito (por ejemplo, entrada, transferencia o salida) usando el FIPPD (130); el historial de transacciones de tránsito puede entonces ser

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

	puesto en un orden cronológico de eventos de tránsito; y la tarifa de tránsito puede ser derivada usando la cronología de los eventos de tránsito sobre la base de reglas y políticas de agencia de tránsito predeterminadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 045).
Unidad transmisora de parámetros configurada para transmitir un parámetro definido a las terminales primeras y segundas a través de las estaciones primera y segunda para aplicar la política tarifaria de transporte a la pluralidad de terminales primeras y segundas.	Después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Otros ejemplos de políticas de tarifas predeterminadas incluyen evaluar el valor del servicio basado en: una entrada en la instalación del sistema de transporte; una salida de la instalación del sistema de transporte; una distancia para una entrada y una salida correspondiente; una transferencia de una instalación del sistema de transporte a otra instalación del sistema de transporte; el número secuencial de cada transferencia en un período de tiempo predeterminado; un sentido de la marcha en el sistema de transporte; una clasificación del pasajero correspondiente a la FIPPD (130) (por ejemplo, concesiones basadas en la edad, la condición de estudiante, o de pasajeros frecuentes); periodos de tiempo de viaje pico o no pico; un período de tiempo de viaje en calendario de vacaciones; y combinaciones de los anteriores (Pág. 5, Fl. 12, Párr. 054). El valor de la tarifa puede ser transmitido al sistema de procesamiento de pago (180) a través de la red en línea (Fl. 11, Pág. 4, Párr. 046). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019).
Los módulos de pago de transporte corresponden a componentes de software para determinar la política tarifaria de transporte y a través de combinaciones de los mismos.	Como se dijo anteriormente, una tarifa de tránsito se puede determinar mediante la aplicación de normas de tránsito a los eventos de tránsito relativos al FIPPD (130) durante un período de tiempo. En este caso, el cálculo puede ocurrir en el ordenador central de tránsito (270) mediante la ejecución de un programa de política de tarifas (Pág. 7, Fl. 14, Párr. 074). Después que el consumidor ha recibido el bien o servicio, el valor de

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

	transacción se puede calcular, por ejemplo en un servidor central, basado en normas y/o políticas predeterminadas (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 019). Es pertinente aclarar que los cálculos que realiza un servidor, los realiza por medio de componentes de software³. La validación se puede basar en un chequeo de una lista blanca manejada remotamente, una lista negra, o una combinación de los mismos que se actualiza basándose en las políticas del sistema de tránsito (Pág. 2, Fl. 9, Párr. 020).
--	---

De acuerdo con la tabla anterior, las características esenciales del sistema de la reivindicación 19 habían sido divulgadas previamente en el documento D1, por lo tanto, la materia reivindicada no es nueva.

En consecuencia, la reivindicación 19 no es nueva, según lo divulgado en el documento D1.

En referencia al argumento de la solicitante, según el cual afirma que los documentos D1 y D3 no enseñan el paso de recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte seleccionado, es pertinente aclarar que el documento D1 sí indica que después de finalizada la transacción, la información de las transacciones de tarifas, se suele trasladar al ordenador central de tránsito (270) a través de la red privada de transporte (260) para fines de contabilidad, reporte, y determinación de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) está identificado por un número de cuenta de tránsito, y se realiza un seguimiento de los valores de balance, velocidad o reglas utilizadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 041). Lo anterior implica que los dispositivos de pago que registran los parámetros de cada usuario, envían estos valores al ordenador central, el cual recibe estos parámetros para realizar el respectivo cálculo de la tarifa de acuerdo a la política determinada. Por lo tanto, el documento D1 anticipa esta característica esencial de las reivindicaciones independientes 1, 9, 17 y 19.

Por otra parte, en referencia al argumento de la solicitante, según el cual afirma que los documentos D1 y D3 no enseñan el paso de determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente, es pertinente aclarar que el documento D1 menciona que se puede acceder al historial de transacciones de tránsito para calcular el valor de una tarifa fuera de línea. Por ejemplo, se puede acceder a un conjunto del historial de transacciones de tránsito dentro de la base de datos basado en el PAN leído del FIPPD (130) en cada evento de tránsito (por ejemplo, entrada, transferencia o salida) usando el FIPPD (130); el

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

historial de transacciones de tránsito puede entonces ser puesto en un orden cronológico de eventos de tránsito; y la tarifa de tránsito puede ser derivada usando la cronología de los eventos de tránsito sobre la base de reglas y políticas de agencia de tránsito predeterminadas (Pág. 4, Fl. 11, Párr. 045). Esto implica que las reglas y políticas sobre las cuales se calcula la tarifa de tránsito correspondiente para cada usuario, están basadas en un historial de tarifas almacenadas en una base de datos, por lo que los parámetros recibidos al ordenador central, deben ser comparados con los datos y/o parámetros almacenados en la base de datos para el cálculo de la tarifa. Por lo tanto, los parámetros del historial de la base de datos conforman un rango de valores finito para cada atributo que se utiliza para el cálculo.

Por ende, el documento D1 anticipa cada una de las características esenciales de la invención reclamada, afectando así el requisito de novedad como se puede evidenciar en la presente Resolución.

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

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Denegar la patente de invención a la creación titulada “MÉTODO DE MANEJAR TARIFAS DE TRANSPORTE, UN SERVIDOR QUE LO EJECUTA Y SISTEMA QUE LO PONE EN PRÁCTICA”.

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar el contenido de la presente resolución a la sociedad LG CNS CO., LTD., advirtiéndole que contra ella procede el recurso de reposición, ante el Superintendente de Industria y Comercio, el cual podrá ser interpuesto en el momento de la notificación o dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a ella.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 13 de marzo de 2017

EL SUPERINTENDENTE DE INDUSTRIA Y COMERCIO,



PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO
Superintendente de Industria y Comercio

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 11589

Ref. Expediente N° 14002566

JUAN PABLO CADENA SARMIENTO
notificaciones@bc.com.co

Elaboró: FERNANDO NICOLÁS VARGAS PLAZAS
Revisó: ROSA PATRICIA TÉLLEZ CHAVARRO
Revisó: JOSÉ LUIS SALAZAR LÓPEZ
Aprobó: JOSÉ LUIS LONDOÑO FERNÁNDEZ