

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

Por la cual se resuelve un recurso de reposición

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 Resolución No. 11589 del 14 de marzo de 2017, la Superintendencia de Industria y Comercio denegó la patente de invención a la creación denominada “MÉTODO DE MANEJAR TARIFAS DE TRANSPORTE, UN SERVIDOR QUE LO EJECUTA Y SISTEMA QUE LO PONE EN PRÁCTICA”, con fundamento en el artículo 16 de la Decisión 486 de la Comisión de la Comunidad Andina, al estimar que la invención en estudio no cumplió con el requisito de novedad.

SEGUNDO: Que mediante escrito radicado en esta Entidad el 25 de abril de 2017, con el No. NC2017/0004004, encontrándose dentro del término establecido para el efecto, el solicitante LG CNS CO., LTD., interpuso recurso de reposición contra la citada Resolución, con fundamento en los argumentos que a continuación se sintetizan:

Inicialmente, la recurrente manifiesta el desacuerdo con la resolución impugnada debido a que no se demostró de manera concluyente la falta de novedad de la presente solicitud, debido a que el paso incluido dentro de la reivindicación independiente 1 que revela, definir al menos un parámetro incluye recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte y determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente, “(...) *se realiza antes de aplicar la política tarifaria de transporte, es decir, antes de que se realice cualquier cobro o transacción relacionada con la tarifa de transporte (...)*”. -Subrayado en texto-

Teniendo en cuenta lo anterior, la recurrente señala que “(...) *el documento D1 indica en el párrafo [0041] que después de finalizar la transacción, la información de transacción de la tarifa se transfiere al servidor central de tránsito (270) a través de una red privada de transporte (260) para contabilidad, reporte y prevención de fraude. El dispositivo de pago de tránsito portátil (210) es identificado con un número*

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

de cuenta de tránsito, y se monitorean los valores de balance, velocidad o reglas usadas (...). -Subrayado en texto-

De la misma forma, la recurrente argumenta que la invención de la presente solicitud difiere considerablemente de la materia divulgada en el documento D1, debido a que “(...) *la presente invención tiene como propósito aplicar una política tarifaria de transporte seleccionada al módulo de tarifa de tránsito, mientras que el propósito de D1 es calcular la tarifa de transporte como tal (...), (...) el término ‘parámetro’ en la presente invención hace referencia a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de tránsito de transporte, mientras que dicho término en D1 hace referencia a parámetros relacionados con cada usuario (...)*”.

Fundamentando lo anterior, la recurrente señala que “(...) *el artículo 51 de la Decisión 486 establece que ‘El alcance de la protección conferida por la patente estará determinado por el tenor de las reivindicaciones. La descripción y los dibujos, o en su caso, el material biológico depositado, servirán para interpretarlas’ (...)* es útil para determinar que la terminología utilizada en las reivindicaciones debe ser interpretada en el contexto específico establecido por la descripción de la solicitud”. Adicionalmente, se argumenta que “(...) *el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina ha plasmado en la Interpretación Prejudicial del proceso 274-IP-2016 que ‘la descripción y los dibujos constantes en la solicitud, permiten al examinador interpretar mejor las reivindicaciones, ya que la descripción de la invención constituye la memoria descriptiva del ejercicio investigativo que tuvo como fruto la invención cuya patente se solicita’ (página 20, numeral 3.9) y también que ‘la claridad de las reivindicaciones se refiere a un requisito, una característica esencial, que permite referirse a la descripción para interpretar una reivindicación’ (...), (...) se debe concluir que los ‘parámetros’ especificados en la reivindicación 1 de la presente invención corresponden a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte, tal como se explica en la descripción de la solicitud por ejemplo en los párrafos [0031] y [0032], y no a parámetros relacionados con cada usuario como es el caso de la divulgación de D1 (...)*”.

De la misma manera, la recurrente indica que “(...) *la GUÍA PARA EXAMEN DE SOLICITUDES DE PATENTE DE INVENCION Y MODELO DE UTILIDAD de su despacho establece que ‘Un ‘**artículo**’ incluye un objeto físico o una sustancia. El artículo físico o la sustancia deben ser particulares, lo que significa que se puedan identificar. Un artículo también puede ser datos electrónicos que representen un objeto físico o una sustancia’ (énfasis incluido en el texto original), de lo que se*

Página 2 de 9

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

entiende que datos que representan objetos físicos o sustancias diferentes corresponden a artículos diferentes” -negrita en texto-. Por lo anterior, señala la recurrente que “D1 no pueden ser equiparados con los parámetros de la presente invención, ya que los primeros se refieren a parámetros relacionados con cada usuario mientras que los segundos a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte; y, debido a que se refieren a artículos físicos diferentes, ambos juegos de parámetros corresponden a artículos diferentes entre sí (...).”

Por lo anterior, la recurrente sustenta que “(...) los parámetros de D1 no pueden ser equiparados con los parámetros de la presente invención, ya que los primeros se refieren a parámetros relacionados con cada usuario mientras que los segundos a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte; y, debido a que se refieren a artículos físicos diferentes, ambos juegos de parámetros corresponden a artículos diferentes entre sí (...).” Por lo tanto, la recurrente establece “la presente invención resulta ventajosa sobre el estado de la técnica ya que se puede cambiar la política tarifaria de transporte mediante la transmisión únicamente de parámetros remotamente a varios terminales conectados al servidor de manejo de tarifas de transporte, mientras que las divulgaciones de D1 únicamente permiten calcular la tarifa de transporte de acuerdo con la política tarifaria de transporte previamente determinada y no permite cambiar la política tarifaria de transporte en tiempo real como lo realiza la presente invención”. -subrayado en texto-

Por otro lado, la recurrente sustenta que la presente invención “(...) está dirigida a la aplicación de una política tarifaria de transporte en un módulo de tarifa de transporte, y no al cálculo de una tarifa específica como es el caso de D1 (...)”; en donde la presente solicitud de patente “(...) cambia únicamente los módulos de tarifa de transporte deseados, y no cambia módulos de tarifa de transporte que estén por fuera de parámetros por fuera de un determinado rango (...)”, contrario a lo revelado en el documento D1, en donde “(...) los parámetros hacen referencia únicamente a parámetros relacionados con el usuario, no a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte como en la presente invención, los cuales existen únicamente dentro del rango del historial de tarifas que tiene un rango finito”. -subrayado en texto-

En conclusión, con lo anterior, el documento D1 “(...) no evalúa si un parámetro esta por fuera de dicho rango, ni especifica que pasa si un parámetro llegara a estar por fuera de dicho rango (...)”; por lo tanto, el documento D1 no enseña el cambio de

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

una política de transporte resultado de la evaluación determinación de si un parámetro se encuentra o no dentro de un rango prescrito asociado.

Finalmente, la recurrente solicita que se revoque la decisión recurrida y conceda el privilegio de patente a la presente solicitud.

TERCERO: Que dentro del contexto antes descrito, esta Entidad procede a resolver el recurso de reposición interpuesto en los siguientes términos:

Como primera medida, de acuerdo con los argumentos de la recurrente que señalan que el documento del estado de la técnica D1 difiere de la presente solicitud de patente, porque el método reivindicado se realiza “(...) antes de aplicar la política tarifaria de transporte, es decir, antes de que se realice cualquier cobro o transacción relacionada con la tarifa de transporte (...)” mientras que el estado de la técnica sugiere que “(...) después de finalizar la transacción, la información de transacción de la tarifa se transfiere al servidor central de tránsito (270) a través de una red privada de transporte (260) para contabilidad (...)”, es oportuno indicar que, dentro del pliego reivindicatorio no existe sugerencia alguna que mencione concretamente que dichos pasos de definir al menos un parámetro incluye recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte y determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente sea realizados antes de aplicar la política tarifaria. Adicionalmente, de acuerdo con lo revelado en el pliego descriptivo de la presente invención donde se señala que cada una de las pluralidad de las terminales (120) y (140) pueden conectarse con medios de pago de tarifas y recolectar la información de pago de transporte (Fl. 20, Párr. 0041), (...) la unidad de manejo de información de pago de transporte (210) **maneja la información de pago de transporte recolectada** por la pluralidad de las primera terminales (120a) (...) la unidad de manejo de información de pago de transporte (210) puede almacenar la información de pago de transporte en **una base de datos de información de pago** y manejar la información de pago de transporte almacenada (...) la unidad de comunicación (220) realiza una comunicación con la pluralidad de las primeras terminales (120a) y el servidor de manejo de pago de transporte (150). Más detalladamente, la unidad de comunicación (220) **puede recibir un parámetro para un módulo de pago de transporte seleccionado de acuerdo con la política de pago de transporte del servido de manejo** de pago de transporte (Fl. 21, Párrs. 0046 y 0047) se puede establecer que, para generar un parámetro debe existir

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

previamente un pago en dichas terminales, sugiriendo de esta manera que el procedimiento se lleva a cabo luego de realizar algún tipo transacción (pago). Por lo anterior, no se puede establecer de forma concreta si los pasos de definir al menos un parámetro que incluye recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte y determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente se realizan antes o después de aplicar la política tarifaria.

En relación a lo anterior, el documento del estado de la técnica D1 revela los pasos relacionados con definir al menos un parámetro que incluye recibir un parámetro asociado con el atributo de acuerdo con el módulo de tarifa de transporte y determinar si el parámetro recibido está dentro de un rango prescrito asociado con el atributo correspondiente, incluidos dentro del pliego reivindicatorio, al mencionar 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), 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), 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).

De la misma forma, relacionado con lo argumentado en donde la presente invención tiene como propósito aplicar una política tarifaria de transporte seleccionando al módulo de tarifa de tránsito, mientras que el propósito del documento del estado de la técnica es calcular la tarifa de transporte; es importante señalar que, de acuerdo con el pliego descriptivo que menciona que la unidad aplacadora de política tarifaria de transporte 320 puede aplicar la política tarifaria de transporte basándose en el

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

parámetro recibido. Por ejemplo, la unidad aplacadora de política tarifaria de tránsito 320 puede cambiar un parámetro aplicado previamente (v.g., tarifa unida de bus \$1.00) en el parámetro recibido (v.g., tarifa unida de bus \$1.20) (Fl. 22, Párr. 0051), la política tarifaria de transporte divulgada en el presente documento está directamente relacionada con el **cálculo de una tarifa de transporte**; en donde el documento D1 señala que las 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). Por lo tanto, el documento del estado de la técnica correspondiente D1 tiene el mismo propósito de la presente invención.

Por su parte, con relación al término “*parámetro*” se debe indicar que de acuerdo con el artículo 30 de la Decisión 486 que cita: “*Las reivindicaciones definirán la materia que se desea proteger mediante la patente. Deben ser claras y concisas y estar enteramente sustentadas por la descripción (...)*” -subrayado fuera de texto-, dicho término es de carácter general, el cual no permite establecer de forma clara y concisa la naturaleza del parámetro referido; por el contrario, sugiere cualquier elemento relacionado con las políticas tarifarias de transporte. Adicional a esto, teniendo en cuenta lo referido por la recurrente donde revela que “*(...) los ‘parámetros’ especificados en la reivindicación 1 de la presente invención corresponden a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte, tal como se explica en la descripción de la solicitud por ejemplo en los párrafos [0031] y [0032] (...)*”, dichos párrafos no permiten establecer de forma inequívoca la naturaleza del parámetro referido. Ahora bien, en relación con el documento D1, es claro en indicar la información de las transacciones de tarifas, relacionadas con las normas y/o políticas predeterminadas del valor de una transacción dentro del sistema de tránsito. Por lo tanto, el documento D1 revela las características incluidas en el pliego reivindicatorio de la presente solicitud de patente.

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

En relación a lo anterior y de acuerdo con indicado por la recurrente sobre el artículo 51 de la Decisión 486 y lo señalado por el Tribunal de Justicias de la Comunidad Andina en la Interpretación Prejudicial del proceso 274-IP-2016, se debe revelar a la recurrente que dentro del pliego descriptivo y el capítulo reivindicatorio no existen referencia alguna que permita establecer de manera clara y concisa la naturaleza del “parámetro” indicado; por el contrario, el contenido de la presente solicitud señala que el parámetro se encuentra relacionado con la política tarifaria de transporte. Por lo tanto, a pesar de referirse a la descripción, esta no permite determinar de forma concreta la naturaleza de dicho parámetro.

De la misma manera, hay que aclarar que de acuerdo con lo argumentado en relación con la GUÍA PARA EXAMEN DE SOLICITUDES DE PATENTE DE INVENCION Y MODELO DE UTILIDAD, dicho fragmento de texto fue tomado del estudio de materia elegible a patentabilidad del capítulo de invenciones implementadas por computador, el cual está enfocado a verificar si una solicitud de patente se encuentra dirigida a una de las categorías legales aceptables bajo el Artículo 14 de la Decisión 486 y que la materia reclamada no se encuentre dirigida por completo a una excepción de la patentabilidad relacionada en el Artículo 15 de la Decisión 486, en donde se incluye una serie de definiciones de términos, en los que se puede encontrar la definición de “*un artículo*” que señala “(...) *Un ‘artículo’ incluye un objeto físico o una sustancia. El artículo físico o la sustancia deben ser particulares, lo que significa que se puedan identificar. Un artículo también puede ser datos electrónicos que representan un objeto físico o una sustancia. Para la prueba, los datos deben ser más que **un valor abstracto** (...)*”-subrayado y negrita fuera de texto-, indiciando que en el caso de una reivindicación de procedimiento que incluya un artículo, dicho artículo debe ser particular y plenamente identificado.

En relación a lo anterior y teniendo en cuenta lo señalado por la recurrente quien indica que “*los parámetros de D1 no pueden ser equiparados con los parámetros de la presente invención, ya que los primeros se refieren a parámetros relacionados con cada usuario mientras que los segundos a parámetros relacionados con el módulo de tarifa de transporte*” se indica que, contrario a lo señalado, los parámetros revelados en el documento D1 hace referencia a la información de las transacciones de tarifas; los cuales están relacionados con políticas tarifarias de transporte. Ahora bien, teniendo en consideración los argumentos que indican “(...) *debido a que se refieren a artículos físicos diferentes, ambos juegos de parámetros corresponden a artículos diferentes entre sí* (...)” se debe aclarar que, los parámetros referidos en

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

la presente solicitud no pueden ser identificados de forma concreta tal como se evidenció en los anteriores argumentos del presente recurso.

Por otro lado, en relación a lo argumentado en donde el documento D1 únicamente permite calcular la tarifa de transporte de acuerdo con la política tarifaria de transporte previamente determinada y no permite cambiar la política tarifaria de transporte en tiempo real tal como lo realiza la presente invención; se debe aclarar que, dentro del contenido de las reivindicaciones no existe evidencia de que el método sea ejecutado en tiempo real. Por lo tanto, el documento D1 revela cada una de las etapas incluidas en el pliego reivindicatorio afectando la novedad de la presente solicitud.

Por su parte, en relación a los argumentos de la recurrente que revelan *“permite aplicar la política tarifaria de transporte de forma simple, sin tener que alterar el sistema de manejo de tarifas de transporte incluso si se establece una nueva política tarifaria o si se modifica la política tarifaria de transporte”* se debe mencionar que, de acuerdo con el contenido de las reivindicaciones no es posible determinar, si se realiza o no, la aplicación de la política tarifaria de transporte de forma “simple”; por el contrario la simplicidad hace referencia a uno de los tanto resultados esperados de la ejecución del método de la solicitud. Por lo tanto, indicar que la solicitud suministra simplicidad a la aplicación de la política tarifaria de transporte, le brinda una característica adicional al objeto de las reivindicaciones.

Por otro lado, contrario a lo argumentado por la recurrente referente a que *“(...) la presente invención está dirigida a la aplicación de una política tarifaria de transporte en un módulo de tarifa de transporte, y no al cálculo de una tarifa específica como es el caso de D1 (...)”* se debe recordar que, dentro del contenido del pliego descriptivo la solicitud menciona que la unidad aplacadora de política tarifaria de transporte (320) puede aplicar la política tarifaria de transporte basándose en el parámetro recibido. Por ejemplo, la unidad aplacadora de política tarifaria de tránsito (320) puede cambiar un parámetro aplicado previamente (v.g., tarifa unida de bus \$1.00) en el parámetro recibido (v.g., tarifa unida de bus \$1.20) (Fl. 22, Párr. 0051), sugiriendo que la presente invención si está dirigida al cálculo de una tarifa de transporte. Por lo tanto, el documento del estado de la técnica y la presente solicitud tienen el mismo propósito.

Finalmente, con relación a los argumentos de la recurrente que señalan que *“el documento D1 únicamente enseña la consulta de un historial de datos, que se*

REPÚBLICA DE COLOMBIA
SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO

Resolución N° 58342

Ref. Expediente N° NC2017/0004004

encuentra dentro de un rango finito, pero no evalúa si un parámetro está por fuera de dicho rango, ni especifica qué pasa si un parámetro llegara a estar por fuera del rango” se debe aclarar que, dentro del contenido del pliego reivindicatorio de la presente solicitud no se indican las acciones que se llevan a cabo cuando un parámetro no se encuentra dentro de un rango prescrito; por el contrario, la solicitud divulga determinar si el parámetro está dentro de un rango, tal como lo realiza el documento del estado de la técnica al mencionar que 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. 0045).

Con fundamento en las anteriores consideraciones, el Superintendente de Industria y Comercio,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO: Confirmar la decisión contenida en la Resolución N° 11589 del 14 de marzo de 2017, por medio de la cual se denegó una patente de invención.

ARTÍCULO SEGUNDO: Notificar el contenido de la presente resolución a LG CNS CO., LTD., advirtiéndole que contra ella no procede recurso alguno, por encontrarse agotada la vía gubernativa.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá D.C., a los 18 de septiembre de 2017



PABLO FELIPE ROBLEDO DEL CASTILLO
Superintendente de Industria y Comercio