



Doi: <https://doi.org/10.70577/asce.v5i2.916>

Recibido: 2026-05-14

Aceptado: 2026-05-28

Publicado: 2026-06-11

Efecto de la importación de autopartes no originales en los mecanismos de control aduanero y protección de la propiedad industrial en Ecuador

Effect of the importation of non-original auto parts on customs control mechanisms and industrial property protection in Ecuador

Autor(s)

Xavier Antonio Pazos Alava ¹

xavier.pazosa@ug.edu.ec

<https://orcid.org/0009-0001-2242-685X>

Universidad de Guayaquil

Guayaquil – Ecuador

Rafael Emiliano Apolinario Quintana ²

rafael.apolinarioqu@ug.edu.ec

<https://orcid.org/0000-0003-1719-5425>

Universidad de Guayaquil

Guayaquil - Ecuador

Como Citar

Pazos Alaya. X. A. &, Apolinario Quintana. R. E. (2026) Efecto de la importación de autopartes no originales en los mecanismos de control aduanero y protección de la propiedad industrial en Ecuador ASCE MAGAZINE 5(2) 2975-3000

Resumen

La importación de autopartes no originales representa una amenaza creciente para la seguridad vial, la recaudación fiscal y la protección de la propiedad industrial en Ecuador. Este estudio analiza el efecto de dicha importación sobre los mecanismos de control aduanero del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) y su articulación con el Servicio Nacional de Derechos Intelectuales (SENADI) durante el período 2020-2024. Mediante un enfoque cualitativo con diseño no experimental y transversal, se aplicaron entrevistas estructuradas a siete informantes clave, procesadas con ATLAS.ti. Los resultados revelan que la persistencia de autopartes no originales no obedece a deficiencias normativas en relación al marco legal vigente es jurídicamente robusto, sino a la débil coordinación interinstitucional entre SENAE y SENADI, las limitaciones técnicas del personal de aforo para identificar réplicas de alta calidad y la ausencia de mecanismos tecnológicos integrados de trazabilidad y autenticación en frontera. La informalidad del mercado interno y el incremento del flujo comercial derivado del TLC Ecuador-China 2023 agravan el escenario. El estudio propone lineamientos estratégicos en los planos institucional, tecnológico y normativo para fortalecer el control aduanero mediante inteligencia artificial, big data y blockchain.

Palabras clave: control aduanero, autopartes no originales, propiedad industrial, SENAE, SENADI, falsificación, comercio exterior, Ecuador.



Abstract

The importation of non-genuine auto parts poses a growing threat to road safety, tax revenue, and the protection of industrial property in Ecuador. This study analyzes the impact of such imports on the customs control mechanisms of the National Customs Service of Ecuador (SENAE) and its coordination with the National Intellectual Property Service (SENADI) during the 2020–2024 period. Using a qualitative approach with a non-experimental, cross-sectional design, structured interviews were conducted with seven key informants and analyzed using ATLAS.ti. The results reveal that the persistence of non-genuine auto parts is not due to regulatory deficiencies in the current legal framework—which is legally robust—but rather to weak inter-institutional coordination between SENAE and SENADI, the technical limitations of customs personnel in identifying high-quality replicas, and the absence of integrated technological mechanisms for traceability and authentication at the border. The informality of the domestic market and the increase in trade flows resulting from the 2023 Ecuador-China FTA exacerbate the situation. The study proposes strategic guidelines at the institutional, technological, and regulatory levels to strengthen customs control through artificial intelligence, big data, and blockchain.

Keywords: customs control, non-original auto parts, industrial property, SENAE, SENADI, counterfeiting, foreign trade, Ecuador.

Introducción

El comercio internacional de bienes falsificados constituye uno de los fenómenos más complejos y persistentes de la economía global contemporánea (Czermińska, 2024). Según estimaciones conjuntas de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) y la Oficina de Propiedad Intelectual de la Unión Europea (EUIPO, 2025), el valor del comercio mundial de productos falsificados alcanzó los 467.000 millones de dólares en 2021, equivalente al 2,3% de las importaciones globales, cifra que se ha mantenido relativamente estable desde 2016 pese al impacto transitorio de la pandemia por COVID-19 (OCDE, 2024). En este escenario, las autopartes constituyen uno de los segmentos de mayor riesgo donde el Automotive Anti-Counterfeiting Council (A2C2) de Estados Unidos reporta un perjuicio económico estimado superior a los 3.000 millones de dólares anuales para el sector, con incautaciones de autopartes fraudulentas que casi se duplicaron en el ejercicio fiscal 2024, superando las 211.000 unidades decomisadas por las autoridades aduaneras de ese país (Jacome et al., 2024).

Este fenómeno no es ajeno a América Latina ni, en particular, a Ecuador (Apolinario et al., 2025). El mercado ecuatoriano de autopartes evidenció un crecimiento sostenido durante el período 2020-2024, con importaciones que alcanzaron un valor CIF acumulado de 559 millones de dólares al cierre de 2023, posicionándose como el segundo rubro de importación nacional después de los combustibles (BCE, 2023; CINAIE, 2025). Este dinamismo se acompaña de un factor de riesgo estructural determinante donde la consolidación de China como principal origen de las importaciones ecuatorianas de vehículos y componentes automotrices, cuya participación se afianzó tras la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio Ecuador-China en 2023 (Saleem & Liaquet, 2025). China concentra entre el 45% y el 62% de las incautaciones globales de bienes falsificados (OCDE, 2024), lo que configura un escenario de riesgo elevado para la integridad del mercado automotriz ecuatoriano, especialmente ante la expansión de marcas emergentes como Changan, Great Wall, Chery y BAIC, cuyas redes oficiales de distribución de repuestos aún presentan importantes brechas en el país (Guerrero, 2022).

El control aduanero del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) opera bajo las modalidades de aforo automático, documental y físico, complementadas por tecnologías de escaneo y, más recientemente, por el sistema de analítica predictiva (Rodríguez et al., 2016; Herrera, 2022). No obstante, la eficacia de estos mecanismos

frente al ingreso de autopartes no originales enfrenta limitaciones estructurales documentadas como la ausencia de coordinación interinstitucional ágil con el Servicio Nacional de Derechos Intelectuales (SENADI), la carencia de protocolos técnicos especializados para distinguir réplicas de alta calidad de componentes genuinos, y la inexistencia de sistemas de información interoperables entre ambas entidades (Herrera, 2022). A estas brechas institucionales se suma la informalidad del mercado interno con circuitos de distribución como la Bahía de Guayaquil que absorbe componentes de procedencia incierta una vez franqueada la frontera, reduciendo drásticamente la efectividad del control posterior (Terán et al., 2023).

Las implicaciones de este problema trascienden la dimensión jurídica y económica (Alfonso, 2022). Componentes automotrices no originales como son los frenos, sistemas de suspensión, airbags, filtros de aceite y otros que no cumplen los estándares técnicos del fabricante de equipo original representan un riesgo directo para la seguridad vial (EUIPO, 2025). En un parque automotor nacional que supera los tres millones de unidades, con una flota de origen chino en expansión acelerada y redes de distribución oficial aún incipientes para varias marcas emergentes, la exposición al riesgo es sistémica (Avelino et al., 2025). Rodríguez et al. (2016) confirmaron que el precio es el principal incentivo de compra de autopartes no originales en Ecuador, con una conciencia limitada de los riesgos legales y de seguridad que ello implica, lo que sitúa la demanda como variable que sostiene la persistencia del mercado informal con independencia de la eficacia del control en frontera.

En términos normativos, Ecuador dispone de un andamiaje jurídico formalmente robusto con el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), el Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación (INGENIOS), la Decisión 486 de la Comunidad Andina sobre propiedad industrial, y los compromisos derivados del Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (ADPIC/TRIPS) de la Organización Mundial del Comercio (OMC) (Epova & Balashova, 2022). Sin embargo, la brecha entre el diseño normativo y su aplicación operativa constituye el nudo crítico del problema con la coordinación entre SENAE y SENADI permanece sin automatizar, los tiempos de respuesta interinstitucional superan los plazos funcionales del despacho aduanero, y la

capacidad técnica del personal de aforo para identificar falsificaciones sofisticadas resulta insuficiente (Apolinario et al., 2025; Terán et al., 2023).

Desde la perspectiva académica, la producción científica sobre control aduanero frente a falsificaciones se desarrolla predominantemente en contextos europeos, norteamericanos y asiáticos (Margrupov, 2021; Gwardzińska et al., 2022; Lai, 2019). En América Latina, los estudios disponibles abordan de forma fragmentada aspectos como el fraude en valoración aduanera (Alfonso, 2022), los mecanismos de control posterior (Terán et al., 2023) o la protección de la propiedad industrial desde una perspectiva jurídica (Orellana et al., 2022; Herrera, 2022). La ausencia de investigaciones que integren sistemáticamente el control aduanero, la protección de la propiedad industrial y el sector específico de autopartes en el contexto ecuatoriano constituye la brecha académica que motiva el presente estudio (Apolinario et al., 2025).

En este escenario, la investigación plantea la pregunta ¿De qué manera las brechas en la coordinación interinstitucional entre el SENA E y el SENADI, junto con las limitaciones técnicas y normativas del sistema de control aduanero ecuatoriano, facilitan el ingreso y la circulación de autopartes no originales en el mercado nacional? Como proposición orientadora del análisis cualitativo, el estudio sostiene que la persistencia de autopartes no originales en el mercado ecuatoriano no obedece principalmente a deficiencias del marco normativo vigente, sino a la débil articulación interinstitucional entre SENA E y SENADI, a las limitaciones técnicas del personal de aforo para identificar réplicas de alta calidad, y a la ausencia de mecanismos tecnológicos integrados de trazabilidad y verificación de autenticidad en frontera (Valle & Mendez, 2021).

El estudio adopta un enfoque cualitativo con diseño no experimental y transversal, empleando la entrevista estructurada individual como instrumento principal de recolección de datos, aplicada a siete informantes clave del sector como son los funcionarios del SENA E, agente de aduana certificado en propiedad intelectual e importadores del sector automotriz (Hernandez & Mendoza, 2018). El análisis fue realizado mediante el software ATLAS.ti, que permitió la codificación temática, la identificación de categorías emergentes y la construcción de redes semánticas que triangularon los hallazgos entre fuentes (Figueroa, 2020). Este diseño metodológico resulta coherente con la naturaleza compleja, multidimensional y escasamente

cuantificable del fenómeno analizado, y permite captar dimensiones cualitativas que los datos estadísticos por sí solos no logran reflejar (Burkovska, 2021).

El artículo se estructura con la introducción luego continua con el estado del arte y el marco teórico, articulando la teoría del control aduanero y la facilitación del comercio, la teoría de la propiedad intelectual y el derecho marcario internacional, y la teoría de las cadenas globales de valor como marco explicativo de la falsificación como distorsión sistémica. Seguido del diseño metodológico, luego el análisis de los resultados de las entrevistas procesadas con el software ATLAS.ti, la discusión y las conclusiones, junto con lineamientos estratégicos orientados al fortalecimiento de la coordinación SENAE-SENADI y a la adopción de tecnologías avanzadas de control en frontera.

Marco Teórico

Teoría del Control Aduanero y la Facilitación del Comercio Exterior

El control aduanero se define, en el ámbito del derecho aduanero internacional y la administración pública, como el conjunto de medidas implementadas por la autoridad competente para asegurar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el comercio exterior de mercancías (Apolinario et al., 2025). Su arquitectura teórica esta en los procesos operativos como el control previo al despacho, el control durante el despacho y el control posterior a la importación (Rodriguez & Bonnard, 2016). Esta clasificación, recogida en el Convenio de Kyoto Revisado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), constituye el estándar normativo internacional contra el cual debe evaluarse la eficacia de cualquier sistema aduanero nacional, incluido el ecuatoriano (Terán et al., 2023).

La tensión constitutiva del control aduanero moderno se configura entre dos imperativos estructuralmente opuestos entre la facilitación del comercio recogida en el Acuerdo de Facilitación de la OMC de 2013, que obliga a los Estados miembros a reducir costos y tiempos de despacho y la protección de los intereses legítimos del Estado, que abarca la recaudación fiscal, la seguridad de los consumidores y la tutela de los derechos de propiedad intelectual (Herrera, 2022). Esta tensión técnica y estructuralmente política de los sistemas aduaneros que maximizan la velocidad del despacho reduce necesariamente la profundidad del control físico, abriendo espacios de oportunidad para el ingreso de

mercancías falsificadas o subvaloradas (Czermińska et al., 2024). En este equilibrio inestable, la gestión del riesgo aduanero emerge como el mecanismo mediador que concentra los controles en operadores y mercancías con mayor probabilidad de irregularidad y libera el resto (Rodríguez & Bonnard, 2016). Por tanto, su efectividad depende de manera crítica de la calidad de la información disponible y de la capacidad tecnológica de la administración aduanera, dos dimensiones en las que el SENA E exhibe déficits documentados (Apolinario et al., 2025).

Margrupov (2021) demostró que ninguna modalidad de control documental, física o tecnológica, resulta eficaz de manera aislada, siendo la integración entre la aduana y las autoridades de propiedad intelectual el factor determinante de la efectividad sistémica (Salnikova & Molotkov, 2023). Este hallazgo anticipa con precisión el núcleo del problema en el Ecuador que está en la normativa como eslabón débil y en la coordinación operativa interinstitucional (Apolinario et al., 2025). Burkovska (2021), en el caso ucraniano, confirmó que la ausencia de dicha coordinación genera vacíos operativos que los importadores de mercancías falsificadas aprovechan de manera sistemática. Por su parte, Gwardzińska et al. (2022), al revisar las estadísticas de incautaciones en la Unión Europea entre 2009 y 2020, advirtieron que la disminución de aprehensiones no refleja necesariamente avances sistémicos en el control, sino en muchos casos una reducción de la actividad inspectora, advertencia metodológica relevante para interpretar los datos del SENA E (BCE, 2023).

Desde una perspectiva empírica más amplia, Bugarčić et al. (2024) demostraron, sobre una muestra de 127 países, que la innovación tecnológica y la disponibilidad de sistemas de información ejercen un impacto positivo y significativo sobre el desempeño logístico, incluyendo la eficiencia aduanera como componente del Índice de Desempeño Logístico del Banco Mundial. Este hallazgo establece que la modernización tecnológica del SENA E constituye una condición necesaria para mejorar el control de componentes no originales, y también un factor estratégico de competitividad nacional (Ewa & Małgorzata, 2022). En el ámbito latinoamericano, Figueroa (2020) identificó en el caso peruano tres causas estructurales de la ineficacia de las medidas en frontera como son la deficiente comunicación entre la SUNAT y el INDECOPI, las cargas administrativas excesivas impuestas a los titulares de derechos y la existencia de umbrales monetarios que excluyen mercancías de bajo valor unitario pero alto volumen. La correspondencia estructural con

el sistema ecuatoriano SENA-E-SENADI es directa y sustantiva, lo que convierte este antecedente en un referente comparado de primer orden para el presente estudio (Avelino et al., 2025).

Teoría de la Propiedad Intelectual y su Relación con el Derecho Marcario Internacional

La propiedad industrial comprende los derechos sobre marcas comerciales, patentes, diseños industriales y denominaciones de origen vinculados a componentes automotrices (Avelino et al., 2025). Su marco teórico internacional reposa en el Convenio de París para la Protección de la Propiedad Industrial de 1883 y el Acuerdo ADPIC/TRIPS de 1994, que incorporó la protección de la propiedad industrial al sistema multilateral de la OMC bajo el principio de que estos derechos, aunque de naturaleza privada, generan efectos públicos de primera magnitud (Saleem et al., 2025). También se soporta en los artículos 51 a 60 del ADPIC regulan específicamente las medidas en frontera, obligando a los Estados miembros a dotar a sus autoridades aduaneras de la facultad de suspender el despacho de mercancías sospechosas de infringir derechos marcarios (Benites, 2021). Sin embargo, la eficacia de este instrumento depende en gran medida de la pericia técnica de los funcionarios para identificar las infracciones y de la capacidad procedimental de activar la suspensión de manera ágil, sin generar un impacto negativo sobre el comercio legítimo (Rodríguez et al., 2016).

En el Ecuador, el marco normativo aplicable se organiza con la Decisión 486 de la Comunidad Andina (CAN) sobre propiedad industrial fija los estándares mínimos de protección de marcas y regula el procedimiento de medidas en frontera; su artículo 155 prohíbe expresamente el uso no autorizado de una marca registrada en productos idénticos o similares, constituyendo el fundamento jurídico primario para la retención de autopartes que exhiban marcas de terceros sin autorización (Herrera, 2022). En el ámbito nacional, el COPCI y el Código INGENIOS operacionalizan dichos estándares dentro del ordenamiento jurídico interno (Alfonso, 2022). En el nivel operativo, los protocolos del SENA-E para la retención de mercancías que vulneran derechos de propiedad industrial deben traducir estas disposiciones en acciones concretas de control (Valle et al., 2021). Por lo tanto, como señala Herrera (2022), la aplicación práctica de este andamiaje revela importantes debilidades, particularmente en la articulación entre la función fiscalizadora del SENA-E y la función certificadora del SENADI.

Una dimensión teórica de especial complejidad operativa es la doctrina del agotamiento de derechos de marca (Benites, 2021). Bajo el régimen andino de agotamiento regional, el titular de una marca no puede impedir la circulación de productos que él mismo ha introducido en el mercado de cualquier país miembro de la CAN (Burskovska, 2021). Benites (2021) documenta que esta configuración legitima las importaciones paralelas de autopartes originales provenientes de países miembros, mientras que aquellas procedentes de fuera de la región pueden ser objeto de control por el titular. Esta distinción entre importación paralela legítima y falsificación en frontera, demanda del SENA E capacidades técnicas y legales especializadas que aún presentan deficiencias considerables, generando conflictos prácticos documentados en las entrevistas del presente estudio con los funcionarios aduaneros tienden a aplicar el criterio de agotamiento internacional reconocido en la normativa andina, mientras que los titulares de marcas sostienen interpretaciones más restrictivas orientadas a preservar sus canales de distribución exclusiva (Valle & Mendez, 2021).

Auriol et al. (2023) introducen una dimensión de política pública que supera la dicotomía tradicional entre protección y falsificación. La protección estricta de los derechos de propiedad industrial, lejos de ser neutral para los países en desarrollo, tiende a limitar la innovación local y a favorecer a las corporaciones multinacionales titulares de dichos derechos (Ewa & Małgorzata, 2022). Este hallazgo interpela directamente al caso ecuatoriano como importador neto de tecnología automotriz, planteando la cuestión de qué nivel y modalidades de protección resultan óptimas para un país en su posición estructural, y convirtiendo el debate en un problema de economía política internacional que el análisis no puede soslayar (Beqiraj & Fedeli, 2025).

Teoría de las Cadenas Globales de Valor y la Falsificación como Distorsión Sistémica

Las Cadenas Globales de Valor (CGV) del sector automotriz se caracterizan por una marcada fragmentación geográfica de la producción, con proveedores distribuidos en múltiples países y coordinados por los fabricantes de equipo original (OEM) mediante contratos de largo plazo y estándares técnicos estrictos (Avelino et al., 2025). La falsificación de autopartes constituye o representa una distorsión sistémica que se retroalimenta de tres factores convergentes identificados por la OCDE (2024) como son las altas fragmentaciones de las cadenas de suministro automotriz, la complejidad técnica que supone distinguir visualmente componentes originales de réplicas de alta gama, y la

existencia de un mercado secundario legítimo de repuestos usados o reconstruidos que genera zonas grises regulatorias en las que la falsificación convive y se camufla con eficacia (Rodríguez et al., 2016).

Salnikova et al. (2023), en su análisis del mercado ruso de autopartes tras la legalización de las importaciones paralelas como respuesta a sanciones internacionales, demostraron que toda política de liberalización en la importación de autopartes debe estar acompañada de mecanismos reforzados de control de calidad y protección de la propiedad intelectual. Su conclusión resulta directamente aplicable al caso ecuatoriano con la entrada en vigor del TLC con China en 2023, al reducir barreras arancelarias en numerosas partidas automotrices, incrementa el flujo de componentes y, con él, el riesgo de ingreso de piezas no originales, en ausencia de una respuesta institucional proporcional en capacidad de control (Rodríguez et al., 2016).

Zaninović y Bugarčić (2024) demostraron econométricamente que el desempeño logístico que incluía la eficiencia aduanera ejerciendo un efecto positivo y significativo sobre la participación de los países en el comercio de CGV, medida a través de las exportaciones de valor agregado doméstico. Este hallazgo implica que las debilidades del control aduanero en Ecuador que comprometen la protección de la propiedad industrial y la posición del país en las cadenas globales de valor del sector automotriz (Salnikova & Molotkov, 2023). Un sistema aduanero ineficaz en la detección de falsificaciones erosiona la confianza de los operadores formales y desincentiva la inversión en redes de distribución autorizada (Apolinario et al., 2025).

Desde la perspectiva del nuevo institucionalismo económico, las reglas formales que configuran el sistema de control aduanero y la protección de la propiedad industrial en Ecuador pueden entenderse como las instituciones que moldean los incentivos de los actores del mercado de autopartes (North, 1990). La persistencia del comercio de autopartes no originales sugiere que dichas instituciones formales no logran alterar de manera suficiente las expectativas de impunidad de los importadores irregulares (Burskovska, 2021). Ello revela déficits de aplicación que trascienden el diseño normativo y se vinculan directamente con la capacidad operativa y la coordinación interinstitucional del Estado (Czermińska, 2024). En términos de política pública, esto implica que las estrategias de fortalecimiento del control deben operar simultáneamente

en tres niveles: el normativo, el tecnológico y el de gobernanza interinstitucional (Ewa & Małgorzata, 2022).

Mendis et al. (2023) avanzan en esta dirección al demostrar que el uso de big data y algoritmos de inteligencia artificial aplicados a la gestión de riesgo aduanero puede incrementar significativamente la detección de productos falsificados sin elevar proporcionalmente los costos operativos (Beqiraj & Fedeli, 2025). La experiencia de aduanas como las de Singapur, Corea del Sur y Estados Unidos, que integran analítica predictiva, blockchain para trazabilidad y bases de datos compartidas con titulares de marcas, constituye el horizonte comparado hacia el que debería orientarse la modernización del SENA E (Burskovska, 2021). La incorporación de herramientas tecnológicas para el perfilamiento de riesgo representa un avance concreto en esta dirección, aunque su potencial permanece subutilizado en ausencia de interoperabilidad con los registros de propiedad industrial administrados por el SENADI (Figuroa & Lindley, 2020).

Esta investigación se ancla teóricamente en la intersección de teoría del control aduanero y la facilitación del comercio, la teoría de la propiedad intelectual y el derecho marcario internacional, y la teoría de las cadenas globales de valor. Esta triangulación teórica permite abordar el fenómeno de la importación de autopartes no originales no como un problema exclusivamente jurídico ni exclusivamente logístico, sino como una disfunción sistémica que requiere respuestas coordinadas y articuladas en los planos normativo, institucional y tecnológico, en coherencia con la pregunta de investigación y la proposición cualitativa que orientan el presente estudio.

Materiales y métodos

La presente investigación se inscribe en un enfoque cualitativo, determinado por su capacidad para la comprensión de fenómenos sociales complejos mediante la observación de los hechos en su contexto natural, sin introducir manipulaciones ni tratamientos sobre las variables analizadas. El objeto de estudio son los efectos que genera la importación de autopartes no originales sobre los mecanismos de control aduanero y las instituciones encargadas de la protección de la propiedad industrial, se configura como un fenómeno multidimensional y difícil de cuantificar de manera directa. En este contexto, las

percepciones, experiencias y conocimientos de los actores involucrados constituyen insumos esenciales e insustituibles para la construcción del análisis.

Esta elección del enfoque cualitativo responde a la escasa disponibilidad de datos estadísticos oficiales sobre el volumen y características de las importaciones de autopartes no originales en Ecuador, fenómeno que por su naturaleza tiende a permanecer oculto y evade los registros formales (Beqiraj, 2025); la naturaleza jurídica e institucional del fenómeno analizado, que implica la interpretación y aplicación de normas como el COPCI, el Código INGENIOS, la Decisión 486 de la CAN y el Acuerdo ADPIC/TRIPS, que exige un abordaje hermenéutico e interpretativo propio del paradigma cualitativo; y, como señalan Orellana et al. (2022) y Valle et al. (2021), la comprensión de las brechas en la tutela de los derechos de propiedad industrial exige ir más allá de la medición de indicadores numéricos, interpretando las prácticas reales de los operadores en la dinámica cotidiana del comercio exterior y en los espacios de interacción institucional. Esta elección metodológica guarda coherencia con los enfoques aplicados en los estudios más relevantes identificados en la revisión de literatura. Terán et al. (2023) recurrieron a un diseño descriptivo documental para examinar la evolución del control posterior en Ecuador; Figueroa (2020) empleó un esquema descriptivo-explicativo combinando revisión normativa con entrevistas a funcionarios especializados; y Herrera (2022) adoptó un diseño descriptivo-histórico para estudiar la aplicación de la ley de propiedad intelectual en el ámbito de importaciones ecuatorianas.

El diseño metodológico adoptado es de tipo no experimental porque el investigador se limita a observar y analizar los fenómenos en su contexto natural, sin introducir manipulaciones deliberadas sobre las variables de interés y transversal se explica porque la recolección de información se concentra en un único momento temporal, correspondiente al período de trabajo de campo comprendido dentro del intervalo de análisis 2020-2024. Esto implica que no se realiza un seguimiento longitudinal de los participantes, enfoque adecuado cuando se busca analizar situaciones específicas sin requerir un seguimiento prolongado, permitiendo identificar tanto las condiciones presentes del control aduanero como las vulnerabilidades que facilitan la circulación de autopartes no originales en el mercado ecuatoriano.

El alcance de la investigación se define como exploratorio-descriptivo porque el estudio ofrece una caracterización detallada de las distintas aristas del fenómeno como son los mecanismos de control aduanero aplicados por el SENA E frente a las importaciones de autopartes, la manera en que los operadores de comercio exterior perciben y se relacionan con dichos controles; y exploratorio porque se orienta a identificar las relaciones causales y los factores que condicionan la eficacia del sistema de control frente a la entrada de autopartes no originales. De este modo, el estudio describe el estado actual y busca comprender las dinámicas institucionales y normativas que sostienen las brechas detectadas, aportando insumos para la formulación de propuestas de mejora de la gestión aduanera y la articulación institucional. La investigación se delimita espacialmente en el ámbito ecuatoriano, con especial atención al distrito aduanero de Guayaquil, principal punto de ingreso de autopartes al país. En cuanto a la dimensión temporal, etapa estratégica que comprende la recuperación post-pandemia, el incremento sostenido de importaciones de vehículos de origen chino y la entrada en vigor del Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China.

El instrumento principal de recolección de información corresponde a la entrevista estructurada individual, técnica que combina un conjunto de preguntas previamente definidas garantizando la cobertura de los temas centrales de la investigación con la flexibilidad necesaria para profundizar en respuestas inesperadas, incorporar tópicos emergentes y ajustar el lenguaje al perfil de cada informante. La entrevista se organizó y diseñó en correspondencia con las dimensiones de las variables de investigación como el perfil del informante y trayectoria en el sector automotriz o aduanero; el conocimiento y valoración de los mecanismos de control aduanero del SENA E; y la autenticidad de las autopartes y protección de la propiedad industrial. La duración estimada de cada sesión osciló entre 45 y 60 minutos. Todas las entrevistas fueron registradas previa obtención del consentimiento informado de los participantes y posteriormente transcritas para su análisis sistemático, garantizando la fidelidad y rigurosidad del proceso.

La población objeto de estudio está conformada por importadores y funcionarios de comercio exterior y propiedad intelectual que participan de manera activa y directa en la cadena de importación, distribución y comercialización de autopartes en Ecuador, con actividad verificable en el período 2020-2024. Dentro de este universo se identificaron a importadores directos de autopartes registrados ante el SENA E, funcionarios del SENA E

con competencias en control aduanero; y funcionarios del SENADI especializados en propiedad intelectual, por eso, la diversidad de perfiles fortalece la validez interna de los hallazgos cualitativos. La delimitación de la población responde directamente a los objetivos planteados, dado que son estos actores quienes poseen conocimiento de primera mano sobre las prácticas de importación, los procedimientos de control aduanero, los mecanismos de verificación de autenticidad y las dinámicas del mercado de autopartes no originales. Dado el enfoque cualitativo del estudio, el criterio de selección de informantes no responde a la representatividad estadística sino a la riqueza informativa y la pertinencia del perfil respecto al fenómeno analizado, siguiendo el principio de muestreo intencional por criterio.

Tabla 1. *Categorización de los Entrevistados*

Nº	Institución	Iniciales	Cargo	Años en el Cargo	Años de Experiencia	Nivel
1	SENAE	GADR	Técnico Operador de Aforo Documental	2	5	Operativo
2	SENAE	ATTR	Ex funcionaria de Mejora Continua	5	11	Operativo
3	VALCEM	FDUN	Propietario – Importador de Autopartes	3	12	Gerencial
4	JAROMA	RSWQ	Especialista de Compras – Importador de Autopartes	3	6	Operativo
5	SENAE	CCAA	Jefe de TICs	19	26	Jefatura
6	SENAE	BBAA	Secretario de Procesos Aduaneros	11	13	Operativo
7	Agente de Aduana	JKLF	Agente de Aduana Certificado en Propiedad Intelectual	3	9	Gerencial

Nota. Elaboración propia.

El estudio empleó el software ATLAS.ti como instrumento para el análisis cualitativo de los datos provenientes de las entrevistas estructuradas. Esta herramienta permitió organizar, codificar y generar categorías de análisis a partir de las respuestas obtenidas, conforme a los objetivos de la investigación. El proceso de análisis siguió la secuencia de transcripción y carga de los documentos primarios en el sistema, codificación abierta de los fragmentos relevantes mediante la asignación de códigos derivados de las categorías teóricas y emergentes del discurso, agrupación de códigos en familias temáticas correspondientes a las dimensiones de las variables de análisis y construcción de redes semánticas para identificar patrones, relaciones y divergencias entre los discursos de los informantes. El uso de ATLAS.ti garantizó que la información recolectada fuera sistematizada con un enfoque interpretativo, manteniendo la coherencia, precisión y

transparencia del proceso analítico. De esta manera se redujo el sesgo subjetivo del investigador y se facilitó la identificación de patrones, coincidencias y divergencias en las percepciones de los entrevistados respecto a la eficacia de los controles aduaneros y la circulación de autopartes no originales. La Tabla 2 presenta el sistema de categorías y códigos empleado en el análisis.

Tabla 2. *Categorías y Códigos de Análisis en ATLAS.ti*

Categoría	Códigos Asignados	Síntesis Analítica
Controles Aduaneros	Aforo físico, Palantir, perfilamiento de riesgo, ECUAPASS	Los entrevistados coinciden en que los controles del SENAE permiten detectar parcialmente autopartes no originales; el aforo físico es reconocido como el mecanismo más efectivo, aunque limitado por tiempo, volumen y especialización técnica
Coordinación SENAE-SENADI	Interoperabilidad, tiempos de respuesta, protocolo interinstitucional	La limitada coordinación institucional constituye la principal barrera para verificar autenticidad en frontera; no existe un sistema automatizado de intercambio de información ni protocolos formales de respuesta en tiempo real
Restricciones Técnicas y Regulatorias	Autenticación, certificados de fabricante, trazabilidad	Las réplicas de alta calidad resultan visualmente indistinguibles de los originales; los funcionarios carecen de herramientas especializadas y acceso inmediato a información técnica de fabricantes para resolver esta brecha
Marco Normativo	COPCI, Código INGENIOS, Decisión 486 CAN, ADPIC/TRIPS	El marco normativo es valorado como jurídicamente robusto, pero presenta debilidades en su aplicación operativa, en la capacitación del personal y en la articulación interinstitucional para su cumplimiento efectivo
Agotamiento de Derechos	Importaciones paralelas, interpretación normativa, distribución exclusiva	Existen diferencias de interpretación entre titulares de marca y funcionarios aduaneros que generan conflictos prácticos en frontera, especialmente para distinguir importaciones paralelas legítimas de falsificaciones
Mercado de Autopartes	Informalidad, productos chinos, redes de distribución	La coexistencia del mercado formal e informal, la fuerte presencia de productos chinos y la ausencia de redes oficiales de distribución para marcas emergentes favorecen estructuralmente la circulación de autopartes no originales
TLC Ecuador-China	Flujo comercial, riesgo percibido, controles selectivos	El TLC ha incrementado significativamente el volumen de importaciones desde China, elevando la percepción de riesgo entre operadores y congestionando los procesos de aforo; el SENAE ha respondido con mayor perfilamiento mediante Palantir
Percepción de Riesgo	Seguridad vial, costo-calidad, decisión de compra	Los consumidores priorizan el precio sobre la seguridad y la calidad; los importadores formales reconocen los riesgos pero reportan que la decisión final recae en el consumidor, quien frecuentemente opta por la réplica de menor costo
Innovación Tecnológica	Big data, inteligencia artificial, blockchain, trazabilidad	Las tecnologías emergentes son reconocidas por todos los informantes como herramientas con alto potencial para mejorar la detección y trazabilidad; su implementación en el SENAE requiere inversión, adecuación normativa e interoperabilidad con el SENADI

Nota. Elaboración propia a partir del procesamiento en ATLAS.ti.

En investigación cualitativa, el rigor científico es a través de criterios equivalentes adaptados a la naturaleza interpretativa del paradigma. El presente estudio aseguró su rigor mediante la credibilidad que garantizó a través de la triangulación de fuentes funcionarios del SENA E y SENADI e importadores privados, la triangulación teórica entre los ejes doctrinales que estructuran el marco teórico como la transferencias, dependencia y la confirmación que son codificadas y valoradas entre los hallazgos que garantizan la fidelidad y trazabilidad de cada código hacia los fragmentos textuales que lo originaron, reduciendo la influencia del sesgo interpretativo del investigador.

Resultados

El procesamiento de las entrevistas estructuradas mediante ATLAS.ti permitió identificar siete categorías principales que articulan los hallazgos del estudio que son los controles aduaneros, coordinación SENA E-SENADI, restricciones técnicas y operativas, marco normativo y regulatorio, mercado de autopartes, percepción de riesgo e innovación y tecnología. La red semántica construida evidencia que el control de autopartes no originales en Ecuador es un fenómeno complejo y multidimensional, en el que las categorías se interrelacionan entre sí, mostrando que los controles aduaneros efectivos dependen simultáneamente de la coordinación interinstitucional, del marco normativo vigente, de la superación de restricciones técnicas, de las características estructurales del mercado y de la incorporación de innovación tecnológica.

Controles Aduaneros: Los informantes coincidieron en que los mecanismos de control implementados por el SENA E, el aforo físico, aforo documental, perfilamiento de riesgo y sistema Palantir, permiten una detección parcial del ingreso de autopartes no originales, sin que ninguna modalidad resulte suficiente de manera aislada, confirmando el planteamiento de Margrupov (2021). El aforo físico fue reconocido unánimemente como el mecanismo de mayor potencial detective, al ser el único canal en el que puede verificarse materialmente la vulneración de derechos de propiedad intelectual. No obstante, su eficacia se ve limitada por restricciones de tiempo, volumen de operaciones y especialización técnica insuficiente del personal. El sistema Palantir es valorado como un avance significativo en el perfilamiento de riesgo, aunque sus resultados más consistentes se registran en la detección de subvaloración de precios antes que en la identificación específica de vulneraciones de propiedad intelectual. Los funcionarios

señalaron que el sistema requiere coordinación con el SENADI para alcanzar su potencial pleno, evidenciando la interdependencia estructural entre ambas categorías.

Coordinación SENA-E-SENADI: La coordinación interinstitucional emergió como el nodo de mayor densidad semántica en la red y como el hallazgo de mayor convergencia entre los informantes, es decir, todos, sin excepción, identificaron la articulación entre el SENA-E y el SENADI como el eslabón más débil del sistema. Los subcódigos de mayor frecuencia en esta categoría fueron la respuesta tardía del SENADI, el intercambio limitado de información, la falta de interoperabilidad de sistemas, los procesos manuales y burocráticos, la ausencia de protocolos conjuntos claros y las diferencias de criterios técnicos entre ambas instituciones. El procedimiento vigente exige una solicitud formal del SENA-E al SENADI para obtener una respuesta vinculante sobre autenticidad de marca, proceso no automatizado que genera dilaciones incompatibles con los tiempos del despacho aduanero. Los informantes propusieron como soluciones concretas la creación de protocolos interinstitucionales con tiempos de respuesta obligatorios, mesas técnicas conjuntas de coordinación y el desarrollo de sistemas de información interoperables entre ambas entidades, coherentes con lo documentado por Figueroa (2020) y Burkovska (2021).

Restricciones Técnicas y Operativas: Esta categoría agrupa las limitaciones que condicionan el cumplimiento efectivo del control en frontera. Los informantes identificaron como principales restricciones la complejidad para identificar el origen de los productos, la variedad de marcas y modelos en circulación, el alto volumen de importaciones, la falta de trazabilidad del producto, la ausencia de equipos tecnológicos especializados, la escasez de laboratorios, la falta de personal capacitado y las limitaciones de infraestructura. Los operadores del sector privado subrayaron que las réplicas de alta calidad resultan visualmente indistinguibles de los originales, haciendo que la detección sin el apoyo directo del titular de marca sea prácticamente inviable, en línea con lo documentado por la OCDE (2024). Los informantes coincidieron en que superar estas restricciones requiere inversión tecnológica, capacitación especializada y colaboración sistemática con fabricantes originales mediante bases de datos compartidas de autenticación.

Marco Normativo y Regulatorio: Los informantes valoraron positivamente la arquitectura jurídica del COPCI, Decisión 486 de la CAN, acuerdos internacionales ADPIC/TRIPS y reglamentos técnicos del INEN, e identificaron brechas significativas en su aplicación práctica. Los subcódigos de mayor frecuencia fueron la falta de actualización normativa, las debilidades en sanciones y multas, la falta de armonización normativa y la existencia de vacíos legales. El diagnóstico transversal puede sintetizarse en una posición recurrente entre los funcionarios: el marco normativo existe, pero carece de capacidad operativa suficiente para hacerse cumplir. Los informantes señalaron además que las vulneraciones a la marcas registradas y diseños industriales, dimensión que los procedimientos de aforo no incorporan sistemáticamente. La aplicación práctica del marco normativo fue identificada como condicionada por las brechas de coordinación con el SENADI, estableciendo una relación de dependencia directa entre las categorías dos y cuatro de la red semántica.

Mercado de Autopartes: Los informantes coincidieron en que las características estructurales del mercado ecuatoriano generan condiciones sistémicamente favorables para la circulación de autopartes no originales con independencia del control en frontera. Los subcódigos de mayor frecuencia fueron la alta demanda de productos de bajo costo, el predominio de productos importados desde China, la informalidad comercial, la competencia desleal, el desconocimiento del consumidor, la preferencia por precio sobre calidad, la facilidad de acceso a productos falsificados y el rol del comercio electrónico y redes sociales como canales de distribución informal. Los informantes del sector privado reportaron que los consumidores son conscientes del riesgo que implican los repuestos no originales, pero priorizan el precio en su decisión de compra, hallazgo coherente con Rodríguez et al. (2016), que sitúa la demanda como variable estructural que el control en frontera no puede neutralizar por sí solo.

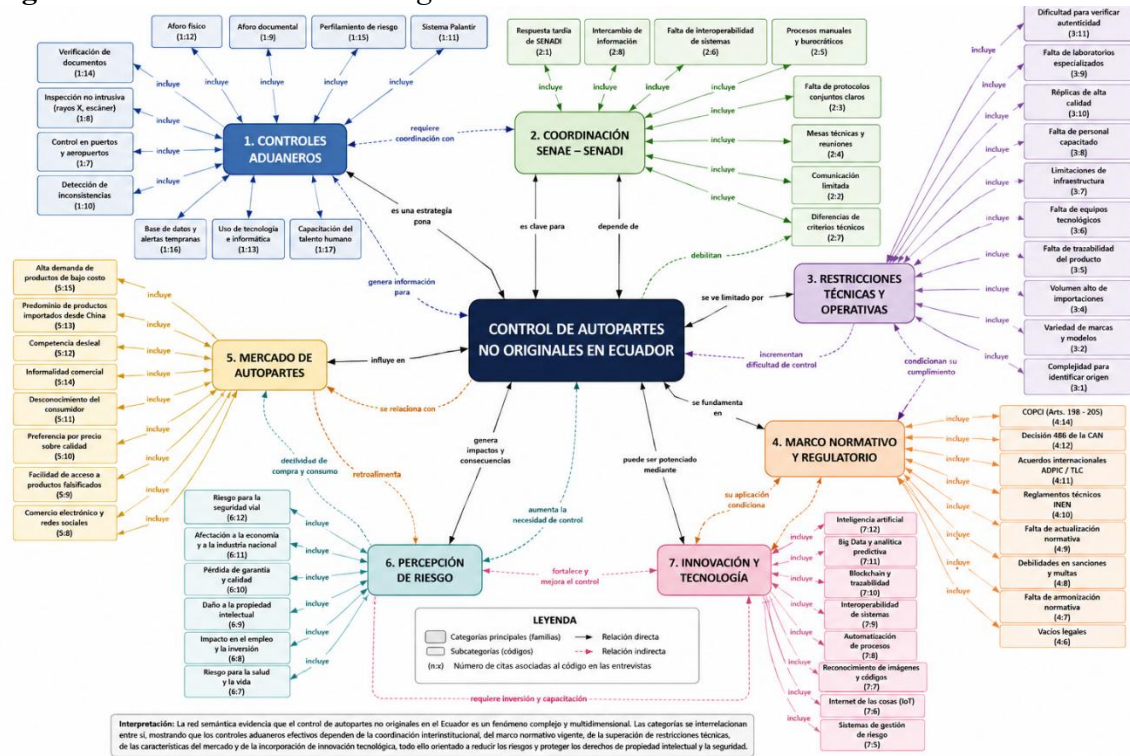
Percepción de Riesgo: Los informantes evidenciaron percepciones diferenciadas sobre los riesgos derivados del uso de autopartes no originales. Los operadores formales reconocieron con claridad los riesgos para la seguridad vial, la afectación a la economía y la industria nacional, la pérdida de garantía y calidad, el daño a la propiedad intelectual, el impacto en el empleo y la inversión, y los riesgos para la salud y la vida. En contraste, consumidores y talleres mecánicos priorizan criterios económicos sobre consideraciones técnicas de seguridad. Esta brecha de percepción, retroalimentada por la decisión de

compra orientada al menor costo, sostiene la demanda de componentes no originales y aumenta la necesidad de control tanto en frontera como en el mercado interno, estableciendo una relación circular con las categorías de controles aduaneros y mercado de autopartes.

Innovación y Tecnología: La incorporación de tecnologías emergentes fue valorada positivamente por todos los informantes como la vía más viable de modernización sistémica del control. Los subcódigos identificados incluyeron sistemas de gestión de riesgo, Internet de las Cosas (IoT), reconocimiento de imágenes y códigos, automatización de procesos, interoperabilidad de sistemas, blockchain y trazabilidad, big data y analítica predictiva, e inteligencia artificial. Los informantes identificaron como condición habilitante transversal la interoperabilidad entre el SENA y el SENADI: ninguna tecnología resulta eficaz si no está articulada con los registros de propiedad industrial y con las bases de datos de los titulares de marcas. Su implementación requiere inversión sostenida, adecuación normativa y capacitación especializada del personal, en coherencia con Mendis et al. (2023).

Los resultados confirman la proposición orientadora del estudio en la persistencia de autopartes no originales en el mercado ecuatoriano obedece principalmente a deficiencias del marco normativo vigente y a la débil articulación interinstitucional entre SENA y SENADI, a las limitaciones técnicas del personal de aforo y a la ausencia de mecanismos tecnológicos integrados de trazabilidad y verificación de autenticidad en frontera, ver Figura 1.

Figura 1. Red Semántica – Triangulación



Nota. Elaborado por autor y trabajado con ATLAS.ti

Discusión

Los hallazgos del presente estudio confirman el planteamiento central de Margrupov (2021) que expresa que ninguna modalidad de control aduanero resulta eficaz de manera aislada, siendo la integración interinstitucional el factor determinante de la efectividad sistémica. En el caso ecuatoriano, esta integración no existe en términos operativos entre el SENA E y el SENADI que operan con sistemas desconectados, tiempos de respuesta incompatibles y ausencia de protocolos conjuntos formalizados, reproduciendo el patrón de debilidad institucional documentado por Burkovska (2021) en contextos con marcos normativos formalmente robustos.

La analogía con el caso peruano documentado por Figueroa (2020) resulta especialmente iluminadora. Las tres causas estructurales de ineficacia identificadas como la descoordinación interinstitucional, cargas administrativas excesivas y umbrales monetarios excluyentes, se reproducen con notable fidelidad en el sistema ecuatoriano, sugiriendo un patrón regional de debilidad en la aplicación de medidas en frontera antes que un problema específico del diseño normativo nacional. Las soluciones

implementadas en Perú mediante procedimientos electrónicos sumarios y sistemas de alerta compartidos constituyen referentes directamente transferibles al contexto ecuatoriano.

Respecto a la propiedad intelectual, los resultados confirman el diagnóstico de Herrera (2022) y Valle et al. (2021) donde la fortaleza jurídica del COPCI, el Código INGENIOS y la Decisión 486 de la CAN contrasta con la fragilidad de los mecanismos de implementación en frontera. Las divergencias interpretativas sobre el agotamiento de derechos entre titulares de marca y funcionarios aduaneros, documentadas por Benites (2021), se verifican empíricamente en el presente estudio y generan inseguridad jurídica que los importadores irregulares aprovechan sistemáticamente. La identificación de vulneraciones de diseños industriales como dimensión no contemplada en los procedimientos de aforo constituye un aporte empírico original que amplía el alcance del problema más allá de la falsificación marcara.

En cuanto a las cadenas globales de valor, los resultados confirman los tres factores convergentes identificados por la OCDE (2024), fragmentación de cadenas de suministro, complejidad técnica de identificación y zonas grises del mercado secundario, situándolos en el contexto ecuatoriano con una dimensión adicional crítica: la consolidación de China como principal origen de importaciones, potenciada por el TLC 2023, sin un fortalecimiento proporcional de los mecanismos de control de autenticidad, en línea con Salnikova et al. (2023). Por tanto, la relación entre demanda de bajo costo e informalidad del mercado, confirmada por Rodríguez et al. (2016), establece un límite claro a la eficacia del control en frontera como política única de respuesta. El hallazgo sobre el rol emergente del comercio electrónico y las redes sociales como canales de distribución de autopartes no originales introduce una dimensión digital del problema que el marco normativo vigente no contempla de manera específica y que representa una línea de intervención urgente para el SENADI y el COMEX.

Conclusiones

Este estudio analizó el efecto de la importación de autopartes no originales sobre los mecanismos de control aduanero y la protección de la propiedad industrial en Ecuador durante el período 2020–2024, mediante un enfoque cualitativo con entrevistas

estructuradas a siete informantes clave procesadas con ATLAS.ti. El marco normativo ecuatoriano como el COPCI, Código INGENIOS, Decisión 486 de la CAN y Acuerdo ADPIC/TRIPS, proporciona una base jurídica formalmente adecuada, pero presenta brechas significativas en su aplicación operativa: criterios técnicos heterogéneos entre distritos aduaneros, ausencia de disposiciones específicas sobre diseños industriales en los procedimientos de aforo y regulación insuficiente frente al comercio electrónico de componentes falsificados. El problema ecuatoriano no es de diseño normativo sino de implementación efectiva. La eficacia de los mecanismos de control del SENA E es parcial y estructuralmente limitada por tres factores interdependientes: ausencia de coordinación operativa automatizada con el SENADI, restricciones técnicas del personal de aforo para identificar réplicas de alta calidad y escasa integración entre el sistema Palantir y los registros de propiedad industrial. Estas brechas generan expectativas de impunidad en los importadores irregulares que sostienen la persistencia del fenómeno.

El fortalecimiento de la coordinación SENA E-SENADI es la intervención de mayor impacto potencial. Se proponen lineamientos estratégicos en lo institucional, desarrollar protocolos interinstitucionales con tiempos de respuesta obligatorios y una unidad técnica especializada en propiedad intelectual dentro del SENA E; en lo tecnológico, avanzar hacia la interoperabilidad plena entre Palantir y el sistema de registro del SENADI, e implementar pilotos de blockchain para trazabilidad de autopartes; en lo normativo, incorporar la verificación de diseños industriales en los procedimientos de aforo y eliminar umbrales de valor que excluyen mercancías de alto volumen; y en lo relativo a la demanda, implementar programas de certificación visible de autenticidad y campañas de concientización al consumidor sobre riesgos de seguridad vial. La entrada en vigor del TLC Ecuador-China en 2023 incrementan el riesgo estructural de ingreso de autopartes no originales al reducir barreras arancelarias sin establecer mecanismos proporcionales de verificación de autenticidad, configurando un desafío urgente de política comercial que requiere respuesta interministerial coordinada entre el COMEX, el SENA E y el SENADI.

Las futuras líneas de investigación, el presente estudio abre tres agendas prioritarias. La primera es el análisis cuantitativo del volumen y valor de autopartes no originales en el mercado ecuatoriano mediante métodos de estimación indirecta, que permita dimensionar con precisión el impacto fiscal y económico del fenómeno. La segunda es el estudio comparado de sistemas de coordinación aduana-propiedad intelectual en América Latina,

identificando modelos institucionales exitosos transferibles al contexto ecuatoriano. La tercera es la evaluación del impacto del comercio electrónico y las redes sociales como canales emergentes de distribución de componentes falsificados en mercados en desarrollo, dimensión que el marco normativo vigente no contempla y que representa uno de los desafíos regulatorios más urgentes para la próxima década.

Referencias Bibliográficas

- Alfonso, E. (2022). *Fraude en materia del valor en aduanas declarado en la importación de lámparas (aparatos de iluminación LED), con marcas propias del importador, manufacturadas y procedentes de la República Popular China*. Bogota : UEC.
- Apolinario, R., Rodriguez, M., Caicedo, M., Bocca, F., Villagomez, O., & De Vera, A. (2025). La discrecionalidad no regulada y su impacto ético en la gestión del agente de aduana. *1SouthFloridaJournalofDevelopment*, 6 (12), 1-16.
- Avelino, M., Freire, L., & Pizarro, J. (2025). Estudio de factibilidad para la importación de autopartes para vehículos livianos en la empresa S.L. Autoservicios de El Cambio en el 2025. *Revista Veritas*, v6i3.970.
- BCE, B. C. (01 de 03 de 2023). <https://www.bce.fin.ec/>. Obtenido de Banco Central del Ecuador:
https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Administracion/EvolEconEcu_2023pers2024.pdf
- Benites, G. (2021). Las importaciones paralelas como fuente del agotamiento del derecho de marcas: un breve repaso por su tratamiento en la jurisprudencia nacional y comunitaria. *Advocatus*, 18(36), 112-134.
- Beqiraj, E., & Fedeli, S. (2025). Problemas de la falsificación en el comercio exterior y métodos para combatirla. *Economía sumergida o motor económico? El impacto de la falsificación en el crecimiento de Italia*, 10.1016/j.eap.2025.07.012.
- Bugarčić F., M. V. (2024). Innovación y Nuevas Tecnologías como Determinantes de la Logística 4.0. *Prague University of Economic and Business Volume 72, Issue 1*, 6-10.
- Burskovska, O. (2021). Control Aduanero en el Contexto de la Protección de los Derechos de Propiedad Intelectual. *Revista de Derecho de Kiev*, 12-34.
- CINAE, C. d. (01 de 12 de 2025). Obtenido de https://www.cinae.org.ec/wp-content/uploads/2026/02/Parque_automotor_dic25.pdf
- Czermińska, P. W. (2024). Problemas de la falsificación en el comercio internacional y su regulación desde el derecho administrativo. *Annals of Administration and Law (Roczniki Administracji i Prawa)*., 61 - 82.
- Deviputra, J. (01 de 01 de 2026). Obtenido de <https://www.persistencemarketresearch.com/market-research/automotive-parts-aftermarket.asp>

- Ecuador, A. A. (01 de 01 de 2023). Obtenido de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2024/03/AEADE-2023.pdf>
- Epova, N., & Balashova, M. (2022). Problemas de la falsificación en el comercio exterior y métodos para combatirla. *Revista de Investigación Baikal*, 3(4).12.
- EUIPO, O. d. (01 de 01 de 2025). www.euipo.europa.eu. Obtenido de <https://www.euipo.europa.eu/en/publications/firm-level-analysis-report-january-2025>
- Ewa, G., & Małgorzata, C. (2022). Contrabando aduanero de bienes que infringen derechos de propiedad intelectual en la Unión Europea. *Journal of Security and Sustainability Issues*, pp. 159–169.
- F., G. (2022). *Plan de negocios para incorporar nueva línea de negocio, mediante la importación y comercialización de repuestos automotrices para vehículos chinos en Ecuador, año 2022*. Quito: Uisek.
- Figuroa, A., & Lindley, A. (2020). *¿Las Medidas en Frontera en el Perú son eficaces para tutelar los Derechos de Propiedad Intelectual? Planteamiento de un Procedimiento Electrónico Simplificado*. Lima: PUCP.
- Grand View Research. (01 de 01 de 2025). Obtenido de <https://www.grandviewresearch.com/industry-analysis/aftermarket-automotive-parts-market>
- Hernandez, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de Mexico, D.F.: Mc Graw Hill, Editores.
- Herrera, P. (2022). *Análisis de la aplicación de la Ley de Propiedad Intelectual en las importaciones del Ecuador durante el año 2017 y el primer semestre del 2018 [Tesis de grado]*. Universidad Politécnica Salesiana.
- Jacome, C., Quijosaca, J., Ortiz, W., & J., O. (2024). Análisis de la importación de bienes en el contexto de la competencia internacional. *ASCE Magazine*, 115-139.
- Lai, J. (2019). Aplicación de medidas en frontera de derechos de propiedad intelectual: el caso de Nueva Zelanda. *IIC – International Review of Intellectual Property and Competition Law*, 40, 792–822.
- Margrupov, T. (2021). Organización y tipos de control aduanero sobre la importación de productos falsificados. *CyberLeninka Review of Law and Economics* 7(3), , 112–127.
- Mendis D., G. J. (2023). Big Data, IA y aplicación en frontera de los derechos de propiedad intelectual. *Cambridge University Press.*, (pp. 245–278).
- OCDE. (30 de 10 de 2024). *WCO NEWS* . Obtenido de <https://mag.wcoomd.org/es/magazine/wco-news-105-edicion-3-2024/fighting-illicit-trade-wco-contribution/>
- Orellana, C., Jaramillo, C., & Martinez, J. (2022). Protección de marca frente a la competencia desleal desde el derecho marcario. *Resitance, Journal of the Philosophy of History*, 1-12.
- Rodriguez, K., Bonnard, G., & Carranza, K. (2016). El compartamiento del consumidor frente a productos falsificados en el Ecuador. *PODIUM- UESS*, 2-10.



- Saleem, S., & Liaquet, Z. (2025). Protección de los derechos de propiedad intelectual en el comercio internacional: retos y perspectivas. *Strategic Studies*, Volume 4 , 8-12.
- Salnikova, A., & Molotkov, A. (2023). Mercado de recambios de automóviles en el contexto de la legalización de importaciones paralelas. *Vestnik Universiteta.*, 1(6):129-138.
- Terán X, M. A. (2023). Análisis de la evolución del control aduanero posterior en los procedimientos aduaneros de importación. . *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, 7 (4) 6342-6360.
- Valle, P., & Mendez, R. (2021). Propiedad Intelectual y el impacto en las operaciones de importación y exportación en Ecuador. *Lushumani, Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales* , 1-10.

Conflicto de intereses:

Los autores declaran que no existe conflicto de interés posible.

Financiamiento:

No existió asistencia financiera de partes externas al presente artículo.

Agradecimiento:

N/A

Nota:

El artículo no es producto de una publicación anterior.