



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS ALMACENES TEMPORALES EN EL
DELITO DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO, AÑO
2025

Línea de investigación:
Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Penal

Autor

Luna Condori, Hebert Jon

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

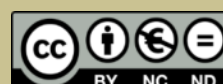
Espinoza Herrera, Edward

Begazo de Bedoya, Luis Hernando

Vigil Farias, José

Lima - Perú

2026



LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS ALMACENES TEMPORALES EN EL DELITO DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO, AÑO 2025.

INFORME DE ORIGINALIDAD



FUENTES PRIMARIAS

1	Submitted to Universidad Nacional Federico Villarreal Trabajo del estudiante	8%
2	hdl.handle.net Fuente de Internet	1%
3	repositorio.unfv.edu.pe Fuente de Internet	1%
4	Palomino Castillo, Marco Antonio. "Concesion del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del trafico ilicito de drogas, ano 2014- 2015", Pontificia Universidad Catolica del Peru - CENTRUM Catolica (Peru), 2021 Publicación	<1%
5	www.ministeriopublico.cl Fuente de Internet	<1%
6	www.cicad.oas.org Fuente de Internet	<1%
7	idoc.pub Fuente de Internet	<1%
8	repositorio.unheval.edu.pe Fuente de Internet	<1%
9	repositorio.upla.edu.pe Fuente de Internet	<1%



ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

LA RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS ALMACENES TEMPORALES EN EL
DELITO DE TRÁFICO ILÍCITO DE DROGAS EN EL PUERTO DEL CALLAO, AÑO

2025

Línea de investigación:

Procesos jurídicos y resolución de conflictos

Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Penal

Autor

Luna Condori, Hebert Jon

Asesor

Sánchez Camargo, Mario Rodolfo

ORCID: 0000-0002-3368-9102

Jurado

Espinoza Herrera, Edward

Begazo de Bedoya, Luis Hernando

Vigil Farias, José

Lima – Perú

2026

ÍNDICE DE CONTENIDO

RESUMEN	9
ABSTRACT.....	10
I INTRODUCCIÓN.....	11
1.1 Planteamiento del problema	14
1.2 Descripción del problema.....	17
1.3 Formulación del problema	22
1.3.1. Problema general	22
1.3.2 Problemas específicos.....	22
1.4 Antecedentes	23
1.4.1 Internacionales.....	23
1.4.2 Nacionales	28
1.5 Justificación de la investigación.....	31
1.5.1 Justificación práctica	31
1.5.2 Justificación metodológica	31
1.5.3 Justificación teórica	32
1.5.4 Justificación social.....	32
1.5.5 Importancia de la investigación.....	33
1.6 Limitaciones de la investigación	33
1.7 Objetivos de la investigación	34
1.7.1 Objetivo general	34
1.7.2 Objetivos específicos.....	34
1.8 Hipótesis.....	34
1.8.1 Hipótesis general	34
1.8.2 Hipótesis específicas.....	35

II MARCO TEÓRICO	36
2.1 Marco conceptual	36
2.1.1 Teorías generales sobre la variable independiente: Responsabilidad penal de los almacenes temporales	36
2.1.1.1 Teoría del delito por omisión impropia	36
2.1.1.2 Teoría de la posición de garante	36
2.1.1.3 Teoría de la imputación objetiva.....	36
2.1.2 Concepto de responsabilidad penal	37
2.1.3 Elementos constitutivos de la responsabilidad penal	37
2.1.4 Responsabilidad penal de los almacenes temporales	38
2.1.5 Componentes de la responsabilidad penal de los almacenes temporales	39
2.1.5.1 Diligencia en el control y custodia de la carga	39
2.1.5.2 Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos	39
2.1.5.3 Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo	40
2.1.6 Teorías generales sobre la variable dependiente: Delito de tráfico ilícito de drogas	40
2.1.6.1 Teoría del crimen organizado transnacional	40
2.1.6.2 Teoría del control social del delito.....	40
2.1.6.3 Teoría de las rutas del narcotráfico	41
2.1.7 Delito de tráfico ilícito de drogas	41
2.1.8 Concepto jurídico-penal del tráfico ilícito de drogas	41
2.1.9 Naturaleza y bien jurídico protegido	42
2.1.10 Componentes del delito de tráfico ilícito de drogas	43
2.1.10.1 Droga acondicionada en el mismo producto.....	43
2.1.10.2 “Rip-off” o “preñado”	43

2.1.10.3 Acondicionamiento en embarcación.....	43
2.1.11 Normas internacionales	43
2.1.11.1 Convención Única sobre Estupefacientes de 1961	43
2.1.11.2 Convención de las naciones unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, Viena, 1988.....	43
2.1.11.3 Convención de las naciones unidas contra la delincuencia organizada transnacional, Palermo, 2000.....	44
2.1.11.4 Estrategia hemisférica sobre drogas de la OEA, 2020–2025.....	44
2.1.12 Normas nacionales.....	44
2.1.12.1 Constitución política del Perú.....	44
2.1.12.2 Código penal peruano	44
2.1.12.3 Ley general de aduanas (Decreto Legislativo N.º 1053)	45
2.1.12.4 Ley N.º 30077 – Ley contra el crimen organizado	45
2.1.12.5 Decreto supremo N.º 016-2017-IN – Reglamento de seguridad portuaria.....	45
2.1.13 Puntos clave finales del estudio.....	45
2.1.13.1 Contexto del tráfico ilícito de drogas (TID) en puertos peruanos	45
2.1.13.2 Modalidades más usadas en el puerto del Callao.....	46
2.1.13.3 Participación de organizaciones criminales	46
2.1.13.4 Vulnerabilidades estructurales y legales	46
2.1.13.5 Intervenciones y casos relevantes (2024)	47
2.1.13.6 Limitaciones del sistema actual	47
2.1.13.7 Hallazgos internacionales comparativos.....	47
2.1.14 Definición de términos básicos.....	48
III MÉTODO	50
3.1 Tipo de investigación	50

3.2 Población y muestra	51
3.2.1. Población	51
3.2.2. Muestra	51
3.2.3. Muestreo	51
3.3 Operacionalización de variables.....	52
3.3.1. Definición conceptual de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales	52
3.3.2. Definición operativa de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales	52
3.3.3. Definición conceptual de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas	52
3.3.4. Definición operativa de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas	52
3.4 Instrumentos	53
3.5 Procedimientos	53
3.6 Análisis de datos.....	53
3.7 Consideraciones éticas	54
IV. RESULTADOS	55
4.1 Análisis descriptivo	55
4.2 Contrastación de hipótesis.....	62
4.2.1 Contrastación de la hipótesis general	62
4.2.2. Contrastación de la hipótesis especifica 1	63
4.2.3. Contrastación de la hipótesis especifica 2	64
4.2.4. Contrastación de la hipótesis especifica 3	65
V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	66

VI CONCLUSIONES	74
VII. RECOMENDACIONES	76
VIII REFERENCIAS.....	77
IX ANEXOS	87
Anexo A. Matriz de consistencia	87
Anexo B. Validación de instrumentos.....	88
Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos	92
Anexo D. Instrumento de medición	93

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Decomiso de droga (kg) en la provincia constitucional del Callao	18
Tabla 2 Decomiso de droga toxica (kg) en el puerto del Callao.....	19
Tabla 3 Relación del informe policial con la responsabilidad penal de los almacenes temporales en el delito de tráfico ilícito de drogas – Puerto del Callao, 2025	38
Tabla 4 Operacionalización de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales	52
Tabla 5 Operacionalización de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas ...	53
Tabla 6 Frecuencia de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales	55
Tabla 7 Frecuencia de la dimensión. Droga acondicionada en el mismo producto.....	56
Tabla 8 Frecuencia de la dimensión. Rip-off o preñado	57
Tabla 9 Frecuencia de la dimensión. Acondicionamiento en embarcación.....	59
Tabla 10 Frecuencia de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas	60
Tabla 11 Contrastación de la hipótesis general.....	62
Tabla 12 Pseudo R cuadrado.....	62
Tabla 13 Contrastación de la primera hipótesis específica	63
Tabla 14 Pseudo R cuadrado.....	63
Tabla 15 Contrastación de la segunda hipótesis específica	64
Tabla 16 Pseudo R cuadrado.....	64
Tabla 17 Contrastación de la tercera hipótesis específica	65
Tabla 18 Pseudo R cuadrado.....	65
Tabla 19 Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición	88
Tabla 20 Fiabilidad del instrumento de la variable.....	92
Tabla 21 Fiabilidad del instrumento de la variable.....	92

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Gráfico de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales	55
Figura 2 Gráfico de la dimensión. Droga acondicionada en el mismo producto.....	56
Figura 3 Gráfico de la dimensión. Rip-off” o “preñado	58
Figura 4 Gráfico de la dimensión. Acondicionamiento en embarcación.....	59
Figura 5 Gráfico de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas	60
Figura 6 Variación del coeficiente de confiabilidad	92

RESUMEN

Objetivo: El estudio tuvo como objetivo primordial determinar de qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025. **Método:** El estudio está enmarcado en un enfoque cuantitativo, de tipificación aplicada, de nivel explicativo, de diseño no experimental, la población y muestra fueron 83 personas relacionadas con las variables que se pretende medir, por medio del muestreo censal. **Resultados:** Un 43 % de los encuestados está totalmente en desacuerdo con que los almacenes temporales aplican protocolos eficaces para prevenir el ocultamiento de drogas, mientras que un 36 % está totalmente de acuerdo y un 21 % mantiene una postura neutral. Asimismo, un 77 % de los encuestados está totalmente de acuerdo con la existencia de prácticas vinculadas al tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, mientras que un 20 % se muestra totalmente en desacuerdo y un 3 % mantiene una postura neutral. **Conclusiones:** El valor de significancia (Sig. = 0,000) confirma que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, 2025. El coeficiente de Nagelkerke $R^2 = 0,797$ demuestra que el modelo explica el 79,7 % de la variabilidad del delito, evidenciando que las deficiencias en control, supervisión y cumplimiento normativo en los almacenes contribuyen directamente a la ocurrencia de estas actividades ilícitas.

Palabras clave: responsabilidad penal, almacenes temporales, delito de tráfico ilícito de drogas.

ABSTRACT

Objective: The primary objective of this study was to determine how the criminal liability attributable to temporary storage facilities influences the commission of drug trafficking offenses in the port of Callao in 2025. **Method:** The study employed a quantitative, applied typification approach at an explanatory level, with a non-experimental design. The population and sample consisted of 83 individuals related to the variables to be measured, selected using census sampling. **Results:** 43% of respondents strongly disagreed that temporary storage facilities implement effective protocols to prevent drug concealment, while 36% strongly agreed and 21% remained neutral. Similarly, 77% of respondents strongly agreed that practices linked to drug trafficking exist in the port of Callao, while 20% strongly disagreed and 3% remained neutral. **Conclusions:** The significance level (Sig. = 0.000) confirms that criminal liability attributable to temporary storage facilities significantly impacts the commission of illicit drug trafficking offenses in the port of Callao in 2025. The Nagelkerke coefficient $R^2 = 0.797$ demonstrates that the model explains 79.7% of the variability in the crime, evidencing that deficiencies in control, supervision, and regulatory compliance in these facilities directly contribute to the occurrence of these illicit activities.

Keywords: criminal liability, temporary storage facilities, illicit drug trafficking offenses.

I INTRODUCCIÓN

El tráfico ilícito de drogas representa un problema delictivo de alta complejidad y permanencia en el siglo XXI, cuyas consecuencias superan los límites territoriales, generando impactos significativos en la seguridad pública, la estabilidad económica y la gobernanza de los Estados.

En el contexto peruano, el puerto del Callao se ha consolidado como el principal punto de salida de cocaína hacia los mercados internacionales, aprovechando su posición estratégica, su alto volumen de operaciones comerciales y las limitaciones estructurales del sistema de control aduanero y portuario.

Esta situación ha convertido al Callao en un epicentro de actividad criminal transnacional, donde la infiltración del narcotráfico se articula con la corrupción institucional y la deficiencia en la aplicación de responsabilidades penales.

En los últimos años, la dinámica del tráfico ilícito de drogas ha adquirido características más sofisticadas, empleando nuevas modalidades de ocultamiento como el “Rip-off” o “Preñado”, el acondicionamiento en el mismo producto y el camuflaje en estructuras de embarcaciones.

Estas estrategias permiten introducir cocaína en contenedores de exportación bajo la apariencia de mercancías legales, dificultando su detección incluso con la aplicación de escáneres o controles rutinarios.

En este contexto, los almacenes temporales adquieren una función esencial, al ser los espacios destinados al almacenamiento, manipulación y despacho de mercancías previas al embarque.

Su responsabilidad penal deriva del deber de asegurar la custodia, integridad y trazabilidad de los bienes bajo su resguardo, conforme a la normativa penal y aduanera aplicable.

Sin embargo, la experiencia reciente demuestra que algunos almacenes temporales han sido escenario o intermediario de actividades ilícitas vinculadas al narcotráfico, sea por deficiencias en sus mecanismos de control interno, por omisión en la detección de irregularidades o por actos de complicidad con redes criminales.

Casos como los decomisos efectuados en Almacenes Forwarder SAC y APM Terminals Callao entre 2023 y 2024 evidencian la existencia de vacíos en la fiscalización, negligencias administrativas y, en ciertos casos, posibles responsabilidades penales atribuibles a los representantes legales de dichas entidades.

El análisis se sustenta en la necesidad de determinar si las deficiencias de supervisión, control logístico y cumplimiento normativo dentro de los almacenes contribuyen de manera significativa a la materialización de los delitos vinculados al narcotráfico.

Asimismo, se pretende aportar evidencia empírica que permita fortalecer la aplicación del marco jurídico y proponer mecanismos de prevención y sanción más eficaces frente a este fenómeno.

El estudio se realiza en un contexto donde el Perú mantiene su posición como uno de los principales productores de cocaína en el ámbito mundial, lo que convierte a su infraestructura portuaria en un foco estratégico para las redes criminales internacionales.

El puerto del Callao, por su volumen de exportación y conexión directa con Europa y Norteamérica, se ha transformado en una plataforma logística de alto riesgo.

Esta realidad plantea un desafío significativo a las instituciones responsables de la seguridad y fiscalización portuaria, entre ellas la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), la Dirección Antidrogas de la Policía Nacional (DIRANDRO), la Autoridad Portuaria Nacional (APN) y la Marina de Guerra del Perú.

La problemática se agrava por la falta de coordinación interinstitucional, la escasez de recursos tecnológicos, el acceso limitado a sistemas de información como el sistema integrado

de gestión aduanera (SIGAD), y la insuficiente capacitación del personal operativo. Todo ello genera un escenario de vulnerabilidad en el que los almacenes temporales se convierten en eslabones débiles dentro de la cadena logística del comercio exterior.

Paralelamente, la legislación penal peruana reconoce la responsabilidad penal de las personas jurídicas; sin embargo, su aplicación práctica enfrenta limitaciones, sobre todo en situaciones donde dicha responsabilidad se dispersa entre concesionarias, operadores logísticos y agentes aduaneros.

Los resultados preliminares revelan una alta percepción de riesgo y una relación estadísticamente significativa entre las deficiencias en el control portuario y la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.

La existencia de un valor de significancia (Sig. = 0,000) y un Nagelkerke R² de 0,797 en los modelos de regresión empleados demuestra que la variable “responsabilidad penal de los almacenes temporales” explica un porcentaje considerable de la variabilidad del fenómeno delictivo.

Estos hallazgos respaldan la hipótesis de que la falta de cumplimiento de los deberes de custodia, vigilancia y denuncia por parte de los almacenes tiene una incidencia directa en la materialización del tráfico ilícito.

A nivel comparativo, experiencias internacionales como las de Grecia (Puerto del Pireo), Italia (puertos de Gioia Tauro y Génova) y Países Bajos (Róterdam) evidencian patrones similares de infiltración del narcotráfico en el comercio marítimo, reforzando el requerimiento sobre abordar el fenómeno desde una perspectiva integral.

En todos los casos, la cooperación entre el Estado y los actores privados del sistema portuario ha sido un elemento determinante para fortalecer los controles, ser transparente y rendir cuentas.

1.1 Planteamiento del problema

El comercio ilícito de drogas ha intensificado su sofisticación en los últimos años, incorporando la logística marítima y la cadena de suministro internacional como piezas clave para evadir controles y multiplicar ganancias.

Un informe de la World Customs Organization (WCO) de julio de 2025 denuncia que más del 68 % de los envíos de drogas detectados involucraron conspiradores internos dentro de la cadena de suministro marítimo, y que se está empleando cada vez más el camuflaje en contenedores y la manipulación estructural de estos para ocultar narcóticos (World Customs Organization, 2025).

Esto evidencia que agentes vinculados directamente al comercio marítimo, incluyendo operadores logísticos y almacenes temporales, pueden tener un rol facilitador, ya sea por acción u omisión.

La configuración geográfica de la Unión Europea con sus extensas líneas costeras y una densa red de puertos favorece que las organizaciones dedicadas al tráfico marítimo desarrollen sus actividades ilícitas con eficacia y discreción.

La creciente profesionalización y complejidad de estas redes criminales ha dificultado de manera notable las labores de detección y prevención por parte de las autoridades. Con amplios recursos económicos y acceso a tecnologías avanzadas que van desde embarcaciones semi sumergibles hasta drones y sistemas de comunicación cifrada, dichas organizaciones implementan tácticas diseñadas para evadir la vigilancia y la desarticulación institucional (Atencio et al., 2024).

Desde los puertos de Ecuador, Colombia y Brasil hasta los de Amberes, Valencia o Hamburgo, el tráfico de cocaína hacia Europa se ha consolidado como una de las rutas ilícitas más rentables.

Actualmente, pocos puntos del continente permanecen ajenos a esta red criminal, que abastece a cerca del 2 % de los jóvenes europeos y representa un grave problema de salud pública (Marín, 2024).

Según el European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), en 2021 se alcanzó un récord histórico de incautaciones en la Unión Europea, con al menos 303 toneladas decomisadas, cifra cinco veces superior a la registrada una década antes (Marín, 2024).

A este crecimiento imparable se suma una entramada red de abastecimiento y un cambio en los principales puntos de entradas. Bélgica y Países Bajos, que en diez años han multiplicado por siete y cinco el número de incautaciones en sus instalaciones portuarias, han absorbido la mayor parte de los nuevos envíos y han desplazado a España como el país donde más cocaína se confisca del continente (Marín, 2024).

De hecho, Amberes y Róterdam fueron, con gran diferencia, los puertos europeos donde más incautaciones de cocaína se registraron en 2020. En la lista también aparecen tres infraestructuras españolas (Valencia, Algeciras y Vigo) y otros enclaves como Hamburgo (Alemania), Livorno (Italia), Marsella (Francia), Sines (Portugal) o Flesinga (Países Bajos) (Marín, 2024).

Este fenómeno no es exclusivo de puertos grandes reconocidos; puertos secundarios y “nodos logísticos” están siendo aprovechados por organizaciones criminales debido a menores niveles de vigilancia y supervisión.

La Policía Nacional de Panamá (PN) comunicó la incautación de un cargamento que contenía 107 kilogramos de sustancias ilícitas, los cuales se encontraban ocultos dentro de contenedores ubicados en una terminal portuaria del litoral pacífico panameño. Según el informe, el envío tenía como destino final los países de Australia y Nueva Zelanda (Swissinfo, 2025).

Estas prácticas, por su parte, muestran una tendencia clara, pues los propios almacenes temporales, patios de contenedores, operadores intermedios y quienes tengan responsabilidad de custodia, también podrían quedar expuestos a configuraciones legales de responsabilidad penal en el caso de que existiera flagrante omisión, negligencia o complicidad comprobada.

En diversas jurisdicciones, de hecho, ya se han comenzado a discutir sendas normativas para, precisamente, extender deberes de control, impulsar auditorías obligatorias, permitir el seguimiento trazable de los contenedores, y establecer sanciones penales, entre otros, para cada uno de los eslabones de la logística.

Así, si bien la bibliografía global sobre la responsabilidad penal específica de los almacenes temporales es decididamente acotada, los propios reportes dirigidos por organizaciones internacionales, enuncian una clara urgencia en abordar estas cuestiones.

En el Perú, el tráfico ilícito de drogas sigue siendo una grave amenaza para la seguridad y el orden jurídico, con redes fragmentadas pero conectadas al comercio internacional (Zevallos et al., 2023).

Asimismo, el Perú ha fortalecido recientemente la cooperación internacional y nacional mediante programas de asistencia técnica y estudios de vulnerabilidad en puertos como el Callao, Chancay e Iquitos, para identificar deficiencias en los controles relacionados al tráfico marítimo de drogas (Fundación para la Internacionalización de las Administraciones Públicas, 2024).

Un informe realizado en 2024 por la cooperación entre el Ministerio del Interior peruano y la Unión Europea identificó retos concretos en los puertos: falta de coordinación entre autoridades, aparejos deficientes de seguridad en zonas de almacenamiento temporal, y debilidades en los protocolos de inspección de carga (Fundación para la Internacionalización de las Administraciones Públicas, 2024).

En particular, en Callao se han reportado incautaciones de cocaína de alta pureza en redes vinculadas al narcotráfico internacional, donde parte de la carga era transportada o almacenada en contenedores con custodia intermedia, lo que sugiere que la cadena logística tiene puntos críticos en donde se vulnera la responsabilidad penal de los encargados del almacén temporal (Andina, 2025).

A pesar de los esfuerzos normativos y operativos nacionales, persisten vacíos jurídicos y operativos en los almacenes temporales del puerto del Callao que podrían permitir que, mediante modalidades como el acondicionamiento de droga en productos lícitos, se ejecute el delito de tráfico ilícito de drogas con escasa detección o sanción efectiva.

No se cuenta aún con estudios detallados que determinen cómo y hasta qué punto la responsabilidad penal atribuible a estos almacenes se relaciona con la comisión de este delito bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto.

1.2 Descripción del problema

El tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao constituye uno de los fenómenos criminales más complejos y persistentes del país. Los informes policiales recientes evidencian que los almacenes temporales como DP World han sido escenarios recurrentes de hallazgos de cocaína camuflada en contenedores de exportación con productos legales, como paprika, chatarra o maca deshidratada.

Esta realidad refleja una deficiente diligencia en el control y custodia de la carga, pues los sistemas de inspección, registro y trazabilidad de los contenedores no logran detectar las manipulaciones o alteraciones previas al embarque.

Asimismo, se advierte la presencia de conductas de omisión y complicidad de parte de algunos trabajadores o encargados logísticos, quienes no reportan irregularidades pese a disponer de medios técnicos o señales de alerta.

Estas omisiones no solo constituyen faltas administrativas, sino que pueden derivar en responsabilidad penal por omisión impropia o complicidad en la ejecución del delito de tráfico ilícito de drogas, conforme al artículo 13 del Código Penal peruano.

A esta problemática se añade la deficiente coordinación interinstitucional y el limitado cumplimiento de las normas entre los almacenes temporales y las principales entidades competentes, como la SUNAT, la DIRANDRO y la Marina de Guerra del Perú.

El informe policial señala que las limitaciones de acceso a información aduanera, la carencia de protocolos compartidos y la insuficiencia de auditorías conjuntas han permitido la consolidación de redes criminales dentro de la cadena logística portuaria.

Estas debilidades facilitan el uso de diversas modalidades de tráfico ilícito de drogas:

- Droga acondicionada en el mismo producto, camuflada dentro de mercancías lícitas;
- “Rip-off” o “preñado”, consistente en introducir droga en contenedores ya revisados; y
- Acondicionamiento en embarcaciones, mediante caletas en estructuras o tanques.

Todas estas modalidades evidencian que los puntos vulnerables del sistema portuario están asociados a la falta de control, vigilancia y articulación institucional, lo que compromete la eficacia de la política penal antidrogas del Estado peruano.

Tabla 1

Decomiso de droga (kg) en la provincia constitucional del Callao

	Clorhidrato de cocaína	PBC
2022	5,575	42
2023	7,690	1,535
2024	13,610	29
2025	3,068	59

Fuente: Dirección Antidrogas (DIRANDRO)

Nota. La Tabla 1 presenta los decomisos de drogas (en kilogramos) registrados en la provincia constitucional del Callao entre los años 2022 y 2025, diferenciando el clorhidrato de cocaína y la pasta básica de cocaína (PBC).

En el caso del clorhidrato de cocaína, se aprecia un aumento constante desde 2022 (5,575 kg) hasta alcanzar su punto más alto en 2024 (13,610 kg). Este incremento puede interpretarse como resultado de una mayor intensidad del tráfico o una mejora en los operativos policiales. No obstante, en 2025 la cantidad incautada desciende bruscamente a 3,068 kg, lo que podría explicarse por cambios en las rutas del narcotráfico, mayor control en los puertos o desplazamiento de las actividades ilícitas a otras zonas.

Respecto a la PBC, los datos muestran fluctuaciones notables: 42 kg en 2022, un incremento considerable en 2023 (1,535 kg), seguido de una fuerte caída en 2024 (29 kg) y un nuevo aumento en 2025 (59 kg). Este comportamiento sugiere que la micro comercialización y producción local de drogas menos refinadas varía según la presión policial o la demanda del mercado ilícito. Los resultados evidencian que el tráfico de drogas en el Callao no mantiene una tendencia estable, sino que responde a factores operativos, logísticos y estratégicos de las organizaciones criminales, así como a la eficacia de las acciones de interdicción implementadas por las autoridades.

Tabla 2

Decomiso de droga toxica (kg) en el puerto del Callao

	Clorhidrato de cocaína	PBC
2021	3,833	280
2022	2,020	2,269
2023	3,641	2,096
2024	13,108	174

Fuente: Dirección Antidrogas (DIRANDRO)

Nota. La Tabla 2 muestra el registro de decomisos de drogas tóxicas (en kilogramos) efectuados en el puerto del Callao durante el periodo 2021–2024, distinguiendo entre clorhidrato de cocaína y pasta básica de cocaína (PBC).

En cuanto al clorhidrato de cocaína, los datos reflejan una tendencia ascendente significativa, con un incremento notable en 2024 (13,108 kg), frente a los valores mucho menores de años anteriores, como 3,833 kg en 2021 y 2,020 kg en 2022. Este crecimiento

puede interpretarse como evidencia de una intensificación del tráfico internacional de drogas, especialmente a través de contenedores marítimos, dado el rol estratégico del puerto como principal vía de exportación.

Por otro lado, la PBC muestra un comportamiento inverso y fluctuante: alcanza su punto más alto en 2022 con 2,269 kg, pero luego cae drásticamente en 2024 (174 kg). Esta disminución sugiere que las acciones de control portuario podrían estar siendo más efectivas frente a este tipo de sustancia, o que los traficantes reorientaron sus métodos de envío hacia rutas terrestres o zonas menos vigiladas.

En general, los datos revelan que el Callao continúa siendo un punto crítico del narcotráfico nacional e internacional, donde el clorhidrato de cocaína representa la principal amenaza y exige un fortalecimiento sostenido de la inteligencia portuaria y los mecanismos de inspección aduanera.

Si la falta de responsabilidad penal y control en los almacenes temporales persiste, las consecuencias serán graves en varios niveles:

A nivel penal, continuará la impunidad de actores logísticos que, por omisión o complicidad, contribuyen a la exportación de drogas, debilitando la capacidad del Ministerio Público y el Poder Judicial para sancionar la participación indirecta en el delito.

A nivel institucional, la ausencia de diligencia y coordinación fortalecerá las redes del narcotráfico transnacional, aumentando los casos de contaminación de contenedores bajo las modalidades de droga acondicionada, rip-off y acondicionamiento en embarcación.

A nivel económico y reputacional, el puerto del Callao, principal terminal marítimo del país, podría ser catalogado internacionalmente como un punto de alto riesgo, afectando la confianza comercial, las exportaciones y los tratados de libre comercio.

A nivel social, el incremento del tráfico ilícito de drogas repercutirá en mayores índices de corrupción, inseguridad y debilitamiento del Estado de Derecho.

La persistencia del problema implica la continuación de un circuito de criminalidad organizada que se nutre de la ineficacia del control logístico y la ausencia de sanción penal efectiva hacia los responsables de la cadena portuaria.

El control del pronóstico requiere medidas de intervención penal, administrativa y de política pública que permitan revertir las causas estructurales del problema. En el plano jurídico, es necesario fortalecer la responsabilidad penal empresarial de los almacenes temporales mediante la aplicación de modelos de prevención y el cumplimiento estricto del artículo 105 del Código Penal, relativo a la responsabilidad de personas jurídicas por delitos graves.

Desde la perspectiva operativa, la diligencia en el control y custodia de la carga debe mejorarse con sistemas tecnológicos de trazabilidad, inspección conjunta entre la Policía Nacional del Perú y la SUNAT, y certificaciones BASC obligatorias. La prevención de conductas de omisión o complicidad debe sustentarse en protocolos de denuncia interna, capacitación y auditorías externas que garanticen la transparencia en el manejo de contenedores.

En cuanto a la coordinación interinstitucional, el fortalecimiento de la DIRANDRO y la creación de un Centro de Intercambio de Información Portuaria permitirían un flujo continuo de datos en tiempo real, evitando las brechas que hoy aprovechan las organizaciones criminales.

Si estas acciones se implementan adecuadamente, el pronóstico apunta a un control más efectivo de las modalidades del tráfico ilícito (droga acondicionada, rip-off y acondicionamiento en embarcación), reduciendo la incidencia delictiva y reforzando la capacidad del Estado peruano para imponer sanciones penales proporcionales y disuasivas.

Para finalizar, el problema central radica en que los almacenes temporales del puerto del Callao, al no cumplir con los deberes de control, vigilancia y coordinación interinstitucional, contribuyen indirectamente al tráfico ilícito de drogas bajo diversas modalidades.

La ineficacia de los mecanismos de responsabilidad penal y la persistencia de omisiones funcionales ponen en riesgo la integridad del sistema aduanero y la imagen del país como plataforma comercial segura.

Por tanto, abordar este problema desde un enfoque explicativo y penal no solo permitirá comprender su origen, sino también proponer mecanismos legales y operativos de control sostenibles en el tiempo.

1.3 Formulación del problema

1.3.1. Problema general

¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025?

1.3.2 Problemas específicos

- ¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025?
- ¿Cómo la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025?
- ¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025?

1.4 Antecedentes

1.4.1 Internacionales

Abdi y Puspita (2025) concluyeron que el tráfico ilícito de narcóticos en la región costera norte de Java Occidental en Indonesia representa una amenaza tangible que podría perturbar la seguridad, la estabilidad social y la resiliencia nacional. Su estratégica ubicación geográfica, colindante con el Mar de Java, junto con un amplio acceso a rutas terrestres, marítimas y comerciales, convierte a esta región no solo en una ruta de tránsito, sino también en un centro de distribución de narcóticos. Entre los diversos factores de amenaza identificados, uno de los más significativos es la presencia de redes activas de narcóticos. Además, las zonas marítimas de la región tienen un historial de contrabando de drogas por vía marítima, con un alto potencial de recurrencia mediante modus operandi cada vez más sofisticados y difíciles de detectar. Más allá de los factores geográficos, la intención y los motivos de los narcotraficantes para expandir sus redes de distribución a través de la ciudad de Cirebon han sido un factor clave de esta creciente amenaza. Las organizaciones de narcotraficantes buscan continuamente nuevas rutas y zonas menos vigiladas con amplio acceso a la distribución a grandes ciudades como Yakarta, Semarang y Surabaya. El creciente número de consumidores de drogas en edad productiva, especialmente en las comunidades costeras, refuerza la preocupación de que las zonas costeras se conviertan en focos de narcotráfico, lo que dificultaría las intervenciones. Si bien la evidencia concreta sobre la capacidad tecnológica de los traficantes en las operaciones de contrabando sigue siendo limitada, la zona costera tiene un gran potencial como punto de entrada para el contrabando de drogas a través de rutas marítimas.

Marong et al. (2025) señalaron que el gobierno de Gambia trabaja para frenar el narcotráfico, pero este comercio ilegal sigue en aumento debido a factores como la inestabilidad, la porosidad, la pobreza, el desempleo y la codicia de los jóvenes y los capos de la droga. Los narcotraficantes utilizan diversas rutas y métodos de ocultación para distribuir

sus productos ilícitos a nivel mundial, a pesar de los avanzados sistemas fronterizos. A menudo se valen de personas vulnerables y conspiran con los puertos y los funcionarios fronterizos para permitir el paso de las drogas, a menudo sobornándolos. El narcotráfico en Gambia impacta en los sectores educativo, sanitario, económico y social, sobrecargando el presupuesto público, sobrecargando el sistema sanitario y aumentando la delincuencia. Drogas emergentes como el éxtasis y la "familia Pam" representan un desafío significativo para las fuerzas del orden. Los narcotraficantes de Gambia utilizan diversos métodos para ocultar sus drogas ilícitas, como bolsas de carbón, barcos pesqueros, ambulancias y la ingestión. Utilizan aeropuertos, puertos marítimos y fronteras terrestres para transportar su mercancía. El cannabis sigue siendo la droga más consumida, pero drogas controladas como el diazepam y el clonazepam son cada vez más consumidas por los jóvenes. Las mujeres y los niños también se están involucrando cada vez más en el tráfico ilícito de drogas.

Nabila y Wong (2025) señalaron que el tráfico de drogas del Triángulo Dorado se consolidó desde la década de 1960 como una industria altamente rentable y compleja. Su expansión fue impulsada por la inestabilidad política en Birmania, el apoyo de la CIA al Kuomintang y la participación de funcionarios tailandeses en el narcotráfico. Debido a su cercanía, Malasia se convirtió en un punto receptor, mientras el sur de Tailandia operaba como la principal ruta de contrabando. En los años setenta y ochenta, el gobierno malasio, bajo Mahathir Mohamad, declaró las drogas como una amenaza nacional e impuso leyes más severas. Sin embargo, la corrupción y los sobornos fronterizos dificultaron el control del narcotráfico. Aun así, Malasia fortaleció la cooperación con Tailandia y la ASEAN para frenar el flujo transnacional de drogas, sentando en los años ochenta las bases de sus actuales políticas antidrogas.

Echeverry et al. (2025) concluye que la creación del Centro de Coordinación para el Combate al Narcotráfico Marítimo (CMCON) en Colombia refleja su compromiso en la lucha

contra el tráfico ilícito de drogas por vía marítima desde una perspectiva sistémica. Este centro recopila datos geográficos y estadísticas sobre incautaciones, permitiendo analizar la dinámica del narcotráfico y detectar vínculos entre organizaciones criminales transnacionales. Su labor, junto con la del Cuerpo de Guardacostas de la ARC, demuestra la capacidad de adaptación de las autoridades frente a estrategias delictivas cambiantes. Además, la cooperación internacional refuerza la seguridad marítima, en Europa, la UE, mediante la Brújula Estratégica y la Estrategia de Seguridad Marítima 2023, promueve la cooperación civil-militar y operaciones conjuntas para combatir el narcotráfico, reconociendo que la corrupción y el uso de contenedores estándar son factores que facilitan este delito.

Otieno et al. (2025), el estudio realizado en el Puerto de Mombasa (Kenia) concluye que las operaciones K9 tienen un efecto significativamente positivo en la lucha contra el tráfico ilícito de narcóticos. El uso de perros detectores ha demostrado aumentar la eficacia de las estrategias de interdicción de drogas, permitiendo identificar cargamentos ocultos con mayor precisión y rapidez. Esta medida fortalece la capacidad operativa de las autoridades portuarias y aduaneras, contribuyendo a reducir el ingreso y distribución de sustancias ilícitas en el país. En consecuencia, las unidades K9 se consolidan como una herramienta esencial dentro de las políticas de seguridad portuaria y control antidrogas, demostrando que su aplicación sostenida mejora la prevención y disuasión del narcotráfico marítimo en África Oriental.

Sajikumar (2024) señala que el Océano Índico es hoy una ruta clave del narcotráfico, impulsada por la producción de heroína y metanfetaminas en Asia. Incautaciones notables de drogas en el Océano Índico, como la interceptación de 3,2 toneladas de heroína en el puerto de Mundra y aproximadamente 2500 kg de metanfetaminas de un buque nodriza, subrayan la magnitud y la sofisticación de las operaciones de narcotráfico en la región. Operaciones exitosas en el marco de iniciativas como la Operación Samudragupt en India, Sri Lanka y Maldivas demuestran una cooperación regional eficaz y un intercambio de inteligencia

Pandey (2024) señala que el narcotráfico contribuye a costos económicos significativos, inestabilidad social y degradación ambiental. La carga financiera sobre los sistemas policiales y sanitarios, sumada al aumento de la violencia y la corrupción, subraya la necesidad de respuestas integrales. El análisis comparativo destaca la importancia de estrategias adaptadas a cada región, basadas en sus desafíos específicos y la dinámica del tráfico. Los hallazgos enfatizan la necesidad de mejorar la cooperación internacional y el intercambio de inteligencia para abordar la naturaleza transnacional del narcotráfico. Fortalecer los acuerdos multilaterales y los grupos de trabajo regionales es esencial para una coordinación y respuesta eficaces. Invertir en tecnología avanzada de vigilancia y mejorar las patrullas marítimas es crucial para mejorar las capacidades de detección e interceptación. Asimismo, se debe fortalecer la seguridad portuaria e impartir capacitación especializada al personal marítimo puede mejorar aún más la eficacia operativa. Actualizar los marcos legales y establecer tribunales marítimos especializados puede mejorar el procesamiento y la aplicación de las leyes contra el narcotráfico. Fortalecer los marcos institucionales y promover las alianzas público-privadas también son clave para abordar eficazmente la delincuencia marítima (Tráfico de Drogas y Amenazas a la Seguridad). Invertir en programas de capacitación y establecer centros regionales de capacitación es vital para fortalecer la capacidad del personal de seguridad marítima. Facilitar el intercambio de conocimientos y apoyar el desarrollo profesional puede mejorar las habilidades y la eficacia de quienes participan en la lucha contra el narcotráfico. Las implicaciones más amplias incluyen la necesidad de enfoques políticos integrados y adaptables que consideren las especificidades regionales y las tendencias globales. Las respuestas políticas eficaces deben abordar los múltiples desafíos del narcotráfico, incluidos los costos económicos, la inestabilidad social y la degradación ambiental. Una mayor colaboración internacional y la cooperación regional son fundamentales para desarrollar soluciones integrales y sostenibles.

Sergi (2023), el estudio sobre el Puerto del Pireo (Grecia) concluye que este espacio, considerado una frontera marítima estratégica, es también un territorio disputado donde las organizaciones criminales organizadas (OCG) aprovechan las dinámicas del comercio legal para el tráfico de cocaína en tránsito. Las medidas policiales logran solo desplazar o interrumpir parcialmente los flujos ilícitos. Dado que la mayoría de la droga no tiene como destino el mercado griego, se propone replantear la estrategia policial, enfocándola en los daños locales y en la cooperación internacional para controlar los cargamentos en destino. Este enfoque permitiría optimizar recursos, comprender mejor el impacto local del narcotráfico y fortalecer la coordinación portuaria. En síntesis, la seguridad portuaria debe trascender la mera represión, integrando políticas basadas en inteligencia, cooperación transfronteriza y prevención del delito local.

Antonelli (2021), el estudio sobre las organizaciones criminales organizadas (OCG) en los puertos italianos demuestra que su presencia es amplia y no depende de la ubicación geográfica del puerto. Los informes del D.N.A. confirman que grupos como la 'Ndrangheta poseen gran capacidad de adaptación, desplazándose entre puertos según las oportunidades legales e ilegales disponibles. Si bien predominan en el comercio ilícito, su infiltración en la economía portuaria legal es limitada, aunque las dinámicas de corrupción siguen siendo relevantes. Los resultados evidencian procesos simultáneos de especialización y diversificación criminal, donde diferentes grupos explotan distintos mercados y puertos con estrategias propias. Además, el estudio resalta que los puertos funcionan como espacios sociales donde se diluyen los límites entre lo legal e ilegal, generando una "zona gris". Finalmente, se recomienda fortalecer la cooperación internacional y el análisis sistemático para mejorar las políticas de control portuario.

Himadri (2021) concluye que la adicción a las drogas representa una grave amenaza sanitaria, social y de seguridad nacional, pues el narcotráfico financia delitos como el

terrorismo. En la última década, la Ruta Sur, originada en Afganistán, ha incorporado un componente marítimo que afecta directamente al litoral occidental de la India, convirtiéndose en una vía creciente para el tráfico de estupefacientes mediante contenedores y embarcaciones comerciales. El gobierno indio, comprometido con una India libre de drogas, ha fortalecido la cooperación internacional y la coordinación interinstitucional entre la NCB, DRI, Guardia Costera y Marina India. Las medidas incluyen el seguimiento de embarcaciones menores, la mejora de la seguridad portuaria y el intercambio de inteligencia. Sin embargo, el narcotráfico marítimo persiste como un desafío transnacional vinculado al terrorismo, que exige una vigilancia integral y una estrategia multiagencial sostenida para contener su expansión en el Océano Índico.

Roks et al. (2020) señalaron que el Puerto de Róterdam, principal puerta de entrada a Europa, combina alta eficiencia logística con vulnerabilidades aprovechadas por organizaciones criminales dedicadas al tráfico de cocaína. Un estudio cualitativo basado en entrevistas, análisis de investigaciones y visitas de campo revela que dichos grupos explotan las relaciones socio espaciales del puerto para introducir drogas en los flujos comerciales legales. Las zonas físicas del puerto y el entorno laboral facilitan oportunidades delictivas debido a la interacción entre empleados públicos y privados. Aunque el aumento de medidas de seguridad ha desplazado las actividades ilícitas hacia nuevos espacios, la participación de personal interno sigue siendo esencial para el éxito de estas operaciones. En conclusión, la dinámica criminal en Róterdam depende tanto de las condiciones estructurales del puerto como de la colaboración o corrupción de actores internos.

1.4.2 Nacionales

Correa (2024) concluye que la responsabilidad penal de las personas jurídicas se relaciona significativamente con el delito de tráfico ilícito de drogas, con una dependencia del

10 % al 13 %. Además, entre el 57 % y 63 % de encuestados respalda asignar dicha responsabilidad, evidenciando la necesidad de fortalecer los controles portuarios.

Venero (2024) sostiene que la expansión y persistencia del tráfico ilícito de drogas (TID) por vía marítima a escala mundial se explican por la interacción de diversos factores estructurales vinculados al propio fenómeno. Este comercio ilícito no depende de una sustancia específica, sino del tráfico en sí, orientado hacia aquella droga que resulte más rentable según las condiciones del mercado. En consecuencia, el verdadero problema no radica en la droga, sino en el modelo económico que sustenta esta actividad, caracterizado por su capacidad de innovación, adaptación y evaluación constante de riesgos y vulnerabilidades. Por ello, el uso de contenedores y rutas transatlánticas se convierte en una estrategia sumamente eficaz. La dispersión territorial y la simultaneidad de operaciones dificultan las acciones de interdicción, especialmente dentro de un sistema internacional fragmentado, carente de un gobierno global. De esta manera, al infiltrarse en las cadenas de suministro internacionales, el TID actúa como un agente distorsionador que limita la soberanía de los Estados sobre sus territorios y sus infraestructuras estratégicas, como los pasos fronterizos y los puertos.

García y Patroni (2023) estableció la necesidad de cinco estrategias de gestión, implementación del marco legal, implementar un sistema de comunicación entre los actores involucrados, contar con un sistema informático que permita disponer de la información en tiempo real, desarrollar documentación operativa conformada por manuales, protocolos, lineamientos interinstitucionales, finalmente, desarrollar capacitaciones para los actores involucrados a nivel gestión y operativo.

Champa (2022) determina que la Dirección de Capitanías y Guardacostas enfrenta una seria limitación de recursos financieros y logísticos, lo que impide el cumplimiento eficaz de sus funciones dentro del marco de la Estrategia Nacional de Lucha contra las Drogas impulsada por DEVIDA. El presupuesto asignado resulta insuficiente para cubrir las operaciones

esenciales, especialmente en lo referente al combustible y mantenimiento de las unidades guardacostas, lo que restringe el alcance operativo de sus patrulleras marítimas y costeras. Además, la institución cuenta únicamente con una patrullera oceánica orgánica el BAP Carbajal, la cual es claramente insuficiente para la extensión del espacio marítimo bajo la responsabilidad de la Autoridad Marítima Nacional.

Por su parte, Quevedo (2018), concluye que el incremento en las acciones de apertura y cierre de contenedores de exportación como medida extraordinaria de control frente al tráfico ilícito de drogas responde a su brevedad y eficiencia operativa, ya que requieren menos personal aduanero. Dichas inspecciones, centradas en una revisión ocular rápida para detectar posibles contaminaciones con droga, permiten mantener la fluidez del comercio exterior. No obstante, el número de inspecciones no intrusivas se redujo tras la adquisición de equipos móviles de rayos X, cuyo manejo prolongaba los tiempos de revisión y disminuía la eficacia del control aduanero, dificultando el trabajo de los funcionarios encargados.

Palomino (2017) sostiene que las principales rutas marítimas del tráfico ilícito de drogas que parten desde los puertos del Callao y Paita se dirigen hacia Centroamérica y Europa, teniendo como destinos más frecuentes España, Holanda y Bélgica. Esto se debe al elevado flujo comercial que manejan con un promedio de alrededor de 12 millones de contenedores al año y al alto valor que alcanza la cocaína en dichos mercados, muy superior al del continente americano. Además, el comercio internacional de contenedores representa una de las mayores amenazas en materia de narcotráfico, ya que permite transportar drogas a cualquier parte del mundo con rapidez, eficacia, bajo riesgo y costos reducidos. El hecho de que solo pueda inspeccionarse una mínima fracción del total de contenedores constituye un desafío importante para las autoridades aduaneras y policiales, que deben fortalecer sus estrategias de análisis de riesgo. En ese sentido, la incorporación de tecnologías de innovación y desarrollo (I+D), junto con la actualización profesional continua, el aprovechamiento de bases de datos aduaneras y

una cooperación policial internacional más estrecha, resultan esenciales para optimizar la gestión del riesgo y reducir la vulnerabilidad de los puertos frente a las redes delictivas.

1.5 Justificación de la investigación

1.5.1 Justificación práctica

Analizar la influencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales permitirá optimizar los procedimientos de supervisión, custodia y coordinación entre las entidades competentes, como la PNP, SUNAT, APN y el Ministerio Público.

Los resultados del estudio servirán para perfeccionar los protocolos de seguridad portuaria, reforzar las auditorías de control y promover la capacitación del personal logístico.

Desde una perspectiva jurídica, este trabajo contribuirá a establecer criterios sancionadores más eficaces frente a conductas omisivas o negligentes, fortaleciendo una gestión portuaria responsable y segura frente al narcotráfico.

1.5.2 Justificación metodológica

La presente investigación se desarrolla bajo un enfoque cuantitativo y corresponde a un tipo de estudio aplicado, dado que sus resultados buscan generar propuestas concretas que contribuyan al fortalecimiento de los mecanismos de control, supervisión y cooperación interinstitucional dentro del entorno portuario.

Asimismo, se ubica en un nivel explicativo, ya que pretende analizar y describir cómo las deficiencias en la diligencia de control, la omisión o complicidad de ciertos actores y la falta de articulación normativa influyen en las distintas modalidades del tráfico ilícito de drogas.

Para la obtención de datos, se aplicarán cuestionarios estructurados dirigidos a especialistas en Derecho Penal y a operadores del sistema portuario, diseñados conforme a los indicadores de cada variable.

Dichos instrumentos serán sometidos a validación mediante juicio de expertos, garantizando su relevancia y coherencia con los objetivos planteados.

Finalmente, la confiabilidad se verificará a través del coeficiente Alfa de Cronbach, asegurando la consistencia interna y la precisión estadística de las mediciones.

1.5.3 Justificación teórica

La teoría del delito por omisión impropia (Roxin, 2014) establece que la omisión de un deber jurídico genera responsabilidad penal equivalente a la acción.

La teoría de la posición de garante (Jakobs, 2011) indica que quien tiene el deber legal de evitar un daño responde penalmente si no actúa.

La imputación objetiva (Mir Puig, 2018) determina que solo se sanciona la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado.

En cuanto al tráfico ilícito, la teoría del crimen organizado transnacional (Bassiouni, 2016), la del control social del delito (Cohen & Felson, 1979) y la de las rutas del narcotráfico (UNODC, 2023) explican su carácter global, estructural y adaptable.

1.5.4 Justificación social

La justificación social de esta investigación se sustenta en la necesidad de reforzar la seguridad portuaria y la aplicación efectiva de la responsabilidad penal frente al tráfico ilícito de drogas, fenómeno que impacta de manera profunda en la estabilidad social, económica y ética del país.

Examinar la responsabilidad penal de los almacenes temporales permite identificar vacíos en los mecanismos de control y promover una cultura de legalidad dentro de las actividades logísticas del puerto del Callao.

Del mismo modo, el estudio pretende contribuir a la protección de la sociedad frente al crimen organizado, impulsando la transparencia y la cooperación interinstitucional.

Los hallazgos obtenidos podrían servir como base para el diseño de políticas públicas más eficientes, orientadas a salvaguardar la integridad de las cadenas de suministro y a garantizar el cumplimiento de los compromisos internacionales en materia de seguridad y justicia.

1.5.5 Importancia de la investigación

La presente investigación adquiere relevancia al alinearse con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) establecidos en la Agenda 2030, especialmente con los ODS 16 y 17.

En cuanto al ODS 16, referido a la paz, la justicia y las instituciones sólidas, el estudio contribuye a fortalecer la comprensión sobre la responsabilidad penal de los almacenes temporales en el tráfico ilícito de drogas, fomentando la transparencia, la rendición de cuentas y la eficiencia institucional en el sistema portuario del Callao.

De igual manera, se articula con el ODS 17, relativo a las alianzas para el logro de los objetivos, al destacar la importancia de la coordinación entre organismos como la PNP, SUNAT, APN y el Ministerio Público en la lucha contra el narcotráfico.

En este sentido, la investigación ofrece un aporte jurídico y operativo orientado a consolidar un Estado más seguro, justo y colaborativo frente al crimen organizado.

1.6 Limitaciones de la investigación

Las principales limitaciones de la presente investigación se relacionan con la dificultad para medir de manera directa la influencia de la responsabilidad penal de los almacenes temporales en el delito de tráfico ilícito de drogas, debido a que los procesos judiciales y las investigaciones fiscales suelen estar en curso o bajo reserva.

Asimismo, existe limitada disponibilidad de información oficial y estadística sobre la actuación de los almacenes temporales en casos de narcotráfico, lo que podría restringir la comparación entre instituciones.

De igual modo, la reticencia de algunos especialistas y operadores del sistema portuario a proporcionar datos por motivos de confidencialidad puede afectar el acceso a información precisa.

Finalmente, la complejidad del fenómeno delictivo y su carácter transnacional representan un desafío para su análisis integral.

1.7 Objetivos de la investigación

1.7.1 Objetivo general

Determinar de qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.

1.7.2 Objetivos específicos

- Establecer la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.
- Determinar la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.
- Determinar la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.

1.8 Hipótesis

1.8.1 Hipótesis general

La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.

1.8.2 Hipótesis específicas

- La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.
- La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.
- La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.

II MARCO TEÓRICO

2.1 Marco conceptual

2.1.1 Teorías generales sobre la variable independiente: Responsabilidad penal de los almacenes temporales

2.1.1.1 Teoría del delito por omisión impropia. Esta teoría establece que la responsabilidad penal puede surgir no solo de una acción ilícita, sino también de la omisión de un deber jurídico cuando el sujeto tiene la obligación legal de impedir un resultado delictivo y no lo hace.

En este marco, la omisión se equipará a la acción siempre que exista una posición de garante o un deber específico de actuación.

La teoría reconoce que el derecho penal no sanciona toda inactividad, sino únicamente aquella que, por su relevancia jurídica, genera un resultado evitable y lesivo para un bien jurídico protegido por la ley penal (Roxin, 2014).

2.1.1.2 Teoría de la posición de garante. La teoría de la posición de garante sostiene que determinadas personas, por su cargo, función o vínculo jurídico, asumen un deber especial de protección o vigilancia frente a ciertos bienes jurídicos.

Dichos individuos están obligados a actuar para prevenir resultados ilícitos dentro de su esfera de competencia.

Si el sujeto no cumple con ese deber, su omisión puede considerarse equivalente a una acción típica en sentido penal. Esta teoría delimita los casos en los que la inactividad resulta jurídicamente relevante, configurando una forma de imputación por omisión (Jakobs, 2011).

2.1.1.3 Teoría de la imputación objetiva. La teoría de la imputación objetiva postula que un resultado delictivo solo puede atribuirse penalmente cuando la conducta del autor ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado que se concreta en el daño producido.

No basta con que exista una relación causal entre la acción y el resultado, sino que debe demostrarse que dicho resultado es consecuencia de un riesgo no permitido.

Este enfoque introduce criterios de corrección normativa que limitan la responsabilidad penal a los casos en que el sujeto haya infringido de manera significativa un deber de cuidado o evitación del peligro (Puig, 2018).

2.1.2 Concepto de responsabilidad penal

La responsabilidad penal se entiende como la obligación jurídica que recae sobre una persona cuando, mediante una conducta dolosa o culposa, infringe una norma penal y produce un daño socialmente relevante.

Esta figura implica la atribución individual de un hecho delictivo y la consecuente aplicación de una sanción por parte del Estado (Herrera et al., 2023).

Según Roxin (2014), la responsabilidad penal no solo supone la comisión del acto ilícito, sino la posibilidad de reprochar al autor su conducta por haber tenido capacidad de autodeterminación conforme al derecho.

En este sentido, la responsabilidad penal constituye un instrumento esencial para preservar el orden jurídico y garantizar la seguridad social, al establecer consecuencias jurídicas proporcionales frente a la infracción cometida.

2.1.3 Elementos constitutivos de la responsabilidad penal

Los elementos que conforman la responsabilidad penal se estructuran en torno al acto típico, antijurídico y culpable.

El primer elemento, la tipicidad, exige que la conducta del agente se adecúe exactamente al supuesto descrito por la ley penal. El segundo, la antijuridicidad, implica que el acto no esté amparado por una causa de justificación, como una legítima defensa (Artaza, 2022).

Finalmente, la culpabilidad supone que el sujeto actuó con dolo o culpa y que podía comprender la ilicitud de su acción. Jakobs (2011) sostiene que estos elementos garantizan la validez del principio de culpabilidad, evitando sancionar sin base normativa ni responsabilidad subjetiva.

2.1.4 Responsabilidad penal de los almacenes temporales

Se define como la atribución jurídica de carácter penal hacia los almacenes temporales y sus representantes en calidad de autores o partícipes por acción u omisión, en razón de un incumplimiento de los deberes de cuidado, protección o vigilancia de las mercancías confiadas para su resguardo, que generen condiciones que permitan dolosamente concretarse delitos (Alemán y Fernández, 2025).

Esta responsabilidad se origina en la existencia de los presupuestos de la culpa, la omisión inadecuada o la cooperación dolosa con delincuentes en consideración de los postulados de la autoría y participación delictiva establecidos en la legislación correspondiente (Roxin, 2014).

Tabla 3

Relación del informe policial con la responsabilidad penal de los almacenes temporales en el delito de tráfico ilícito de drogas – Puerto del Callao, 2025

Aspecto analizado	Descripción del hallazgo policial	Implicancia jurídica	Tipo de responsabilidad penal
Casos operativos detectados en almacenes (IMUPESA, ALFOSAC, DP World)	Se hallaron contenedores contaminados con cocaína camuflada entre carga legal (paprika, chatarra, maca). No se detectaron alertas ni reportes preventivos de los almacenes.	Incumplimiento del deber de control y custodia previsto en la normativa aduanera y penal.	Omisión impropia (art. 13 CP) – no evitar el resultado delictivo pese a tener posición de garante.
Deficiencias en control y supervisión de carga	El informe evidencia falta de trazabilidad y registros deficientes del movimiento de contenedores en zona primaria.	Falta de diligencia en la vigilancia de bienes bajo custodia, que permite la contaminación de carga.	Negligencia penalmente relevante – infracción de deberes funcionales.
Participación o tolerancia de personal portuario	Se menciona participación o colaboración de trabajadores en la manipulación de contenedores (“preñado”).	Existencia de actos de cooperación activa o pasiva con organizaciones criminales.	Complicidad (art. 25 CP) – contribución dolosa al delito principal.

Inacción ante indicios de tráfico ilícito	No se registran denuncias ni comunicación inmediata a la PNP o SUNAT pese a indicios de irregularidades.	Desconocimiento del deber de denuncia establecido en el art. 407 del CP y normas de seguridad portuaria.	Encubrimiento o tolerancia dolosa – omisión deliberada frente a un hecho ilícito.
Falta de coordinación interinstitucional	Las limitaciones de acceso y la escasa articulación con DIRANDRO, SUNAT y APN dificultan el control conjunto.	Incumplimiento del deber de cooperación administrativa y de prevención del delito.	Responsabilidad institucional por omisión de deberes de colaboración.
Modalidades del tráfico identificadas	Se constataron tres modalidades frecuentes: droga en el producto, “rip-off” y acondicionamiento en embarcaciones.	Reflejan el aprovechamiento de brechas en la seguridad y custodia portuaria.	Responsabilidad concurrente por falta de prevención y control.

Fuente: Informe Policía Nacional del Perú (2025).

Nota. El informe policial demuestra que las deficiencias en el control, la vigilancia y la coordinación de los almacenes temporales no solo constituyen fallas administrativas, sino que pueden adquirir relevancia penal cuando dichas omisiones u omisiones impropias facilitan el tráfico ilícito de drogas.

Por tanto, la responsabilidad penal de los almacenes temporales se sustenta en tres ejes: (a) Deber de garante incumplido; (b) Complicidad u omisión deliberada, y (c) Falta de cooperación interinstitucional en la prevención del delito.

2.1.5 Componentes de la responsabilidad penal de los almacenes temporales

2.1.5.1 Diligencia en el control y custodia de la carga. Se trata de una observancia responsable y constante de las obligaciones de los documentos, el registro y la supervisión de los productos almacenados de los propios almacenes.

También es la ejecución de los controles preventivos, de documentos y de protección con el fin de no permitir la carga de corromper o manipular con fines criminales (Jiménez, 2015).

2.1.5.2 Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos. Este concepto involucra a las personas o entidades que no llevan a cabo una obligación legal de conducta y participan de manera directa o indirecta en un delito.

En tanto, la omisión implica la falta de acción de un deber legal de prevenir o denunciar un delito, mientras que la complicidad es el apoyo voluntario a cambiar el autor principal (Bustos, 2023).

2.1.5.3 Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo. Hace referencia al acuerdo de cooperación entre las entidades públicas y privadas que realizan actividades de control en los puertos y terminales portuarios con el propósito de prevenir y sancionar delincuentes.

La actividad cardo también comprende el intercambio de información, operación conjunta y el respeto por la normativa nacional e internacional. Las contribuciones a la conformidad de la institución, por otro lado, implican que la organización establezca mecanismos internos para garantizar que todas sus operaciones se lleven a cabo de manera compatible y que opere legalmente, se transparente y responsable (Mezarina y Rosales, 2019).

2.1.6 Teorías generales sobre la variable dependiente: Delito de tráfico ilícito de drogas

2.1.6.1 Teoría del crimen organizado transnacional. Esta teoría explica que el tráfico ilícito de drogas es una manifestación del crimen organizado global, caracterizado por su estructura jerárquica, redes transnacionales y capacidad de infiltración en sistemas legales y económicos (Bassiouni, 2016).

2.1.6.2 Teoría del control social del delito. Según esta teoría, la efectividad del combate al narcotráfico depende del funcionamiento coordinado de las instituciones sociales y legales encargadas de prevenir y sancionar la conducta delictiva.

El tráfico ilícito prospera cuando las instituciones de control, como aduanas o almacenes, presentan debilidades normativas o estructurales (Cohen y Felson, 1979).

2.1.6.3 Teoría de las rutas del narcotráfico. Esta teoría sostiene que las organizaciones criminales adaptan sus rutas de transporte y distribución según los niveles de control, vigilancia y cooperación estatal.

En consecuencia, los puertos con deficiencias en supervisión o con redes logísticas vulnerables se convierten en zonas propicias para el tráfico ilícito de drogas (Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito, 2023).

2.1.7 Delito de tráfico ilícito de drogas

Implica la producción, el transporte, la comercialización, el almacenamiento o la distribución de sustancias ilegales sin la aprobación de un tribunal.

Por lo tanto, este delito amenaza la salud pública y es uno de los aspectos más extendidos del crimen organizado en todo el mundo. Son enormes redes de trabajos interrelacionados que cruzan las fronteras de los estados (Morales, 2025).

Por otro lado, el delito de tráfico de drogas se caracteriza por ser de mera actividad, ya que no exige la producción de un resultado concreto; basta con la simple posesión de la sustancia acompañada de la intención de comercializarla o distribuirla (Morales, 2025).

2.1.8 Concepto jurídico-penal del tráfico ilícito de drogas

El tráfico ilícito de drogas constituye una de las conductas delictivas más graves dentro del orden jurídico penal contemporáneo, debido a su impacto en la salud pública y su estrecha relación con el crimen organizado (Vilca y Huahuasoncco, 2025).

Este delito comprende todas las actividades vinculadas con la producción, comercialización, transporte, almacenamiento o distribución de sustancias estupefacientes o psicotrópicas sin la debida autorización legal (Valdivia, 2025).

Según la Convención de Viena de 1988, se considera tráfico ilícito toda operación relacionada con drogas que contravenga las disposiciones legales nacionales o internacionales sobre control de estupefacientes.

En el ámbito doctrinario, Roxin (2014) sostiene que la tipificación de este delito responde a la necesidad de proteger bienes jurídicos de naturaleza colectiva y de alto valor social, siendo la prevención un elemento esencial en su persecución penal.

En el contexto peruano, el Código Penal (artículo 296) sanciona con severidad estas conductas, considerando no solo la acción directa del narcotráfico, sino también la participación indirecta mediante actos de complicidad, financiamiento o encubrimiento.

De este modo, el concepto jurídico-penal del tráfico ilícito de drogas abarca una amplia gama de comportamientos que vulneran la legalidad y la seguridad nacional (Código Penal, 2023).

2.1.9 Naturaleza y bien jurídico protegido

La naturaleza jurídica del delito de tráfico ilícito de drogas es de carácter pluriofensivo, pues vulnera de manera simultánea diversos bienes jurídicos.

Su principal afectación recae sobre la salud pública, concebida como el derecho colectivo a vivir en un entorno libre de sustancias perjudiciales.

Además, este delito compromete la seguridad del Estado, la economía nacional y el equilibrio social, al propiciar fenómenos como la corrupción, el lavado de activos y la violencia vinculada a las organizaciones criminales (Vilca y Huahuasoncco, 2025).

De acuerdo con Puig (2018), el bien jurídico protegido en este tipo de delitos trasciende al individuo, dado que las drogas ilícitas generan consecuencias sociales que se propagan a toda la comunidad. Por ello, el derecho penal asume una función preventiva y represiva frente a conductas que ponen en riesgo la integridad física, mental y moral de las personas.

En ese sentido, la protección de la salud pública no solo se fundamenta en la preservación de la vida humana, sino también en la garantía del orden y la convivencia social.

Las normas nacionales e internacionales refuerzan este enfoque, estableciendo una responsabilidad compartida entre los Estados para combatir el narcotráfico desde un enfoque

integral, que combine la sanción penal con políticas de prevención y cooperación internacional (Artiles, 2021).

2.1.10 Componentes del delito de tráfico ilícito de drogas

2.1.10.1 Droga acondicionada en el mismo producto. Ocultan estupefacientes dentro del propio contenido de mercancías legales tales como alimentos, textiles o materiales industriales, utilizando distintas técnicas químicas o físicas que dificultan su detección por parte de las autoridades.

2.1.10.2 “Rip-off” o “preñado”. Mediante esta modalidad, se les denomina a los procedimientos de introducción de droga en contenedores o en la misma carga sin conocimiento del exportador, y que son posibles gracias a los vacíos de seguridad o a la complicidad existente en el puerto.

2.1.10.3 Acondicionamiento en embarcación. Se refiere al ocultamiento de drogas en estructuras internas o externas de las embarcaciones como tanques, dobles fondos o compartimientos falsos, antes o durante la travesía, para evadir los controles aduaneros o marítimos.

2.1.11 Normas internacionales

2.1.11.1 Convención Única sobre Estupefacientes de 1961. Establece la obligación de los Estados de controlar la producción, fabricación, exportación, importación y distribución de estupefacientes. Asimismo, busca limitar su uso exclusivamente a fines médicos y científicos, promoviendo la cooperación internacional contra el tráfico ilícito (Molano, 2019).

2.1.11.2 Convención de las naciones unidas contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, Viena, 1988. Instrumento central en la lucha internacional contra el narcotráfico.

Dispone medidas de fiscalización, decomiso de bienes, cooperación judicial y extradición. Obliga a los Estados a tipificar como delitos las conductas vinculadas con el tráfico

ilícito, incluyendo el transporte, almacenamiento y ocultamiento de drogas (Echeverry et al., 2025).

2.1.11.3 Convención de las naciones unidas contra la delincuencia organizada transnacional, Palermo, 2000. Busca combatir las estructuras criminales que operan en redes internacionales. Introduce el concepto de “grupo delictivo organizado” y promueve la cooperación entre autoridades aduaneras, portuarias y policiales para prevenir delitos vinculados al comercio internacional, como el tráfico de drogas (Cancelado y Rodríguez, 2023).

2.1.11.4 Estrategia hemisférica sobre drogas de la OEA, 2020–2025. Orienta a los países miembros hacia una política integral que combine represión penal, prevención, desarrollo alternativo y fortalecimiento institucional, resaltando la importancia del control logístico en puertos y almacenes como puntos críticos del tráfico de estupefacientes (Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas, 2020).

2.1.12 Normas nacionales

2.1.12.1 Constitución política del Perú. Establece en su artículo 8 que el Estado tiene la obligación de combatir y sancionar el tráfico ilícito de drogas. De igual modo, el artículo 44 dispone que uno de los deberes fundamentales del Estado es proteger a la población frente a toda amenaza que ponga en riesgo la seguridad y el orden público (Constitución Política del Perú, 2025).

2.1.12.2 Código penal peruano. El artículo 296 tipifica el delito de tráfico ilícito de drogas, sancionando con penas privativas de libertad severas la producción, transporte, comercialización o almacenamiento de drogas ilegales (Código Penal, 2023).

El artículo 13 regula la responsabilidad penal por omisión impropia, aplicable a quienes, teniendo un deber jurídico de actuar, permiten la comisión del delito por negligencia o inacción.

2.1.12.3 Ley general de aduanas (Decreto Legislativo N.º 1053). Define las funciones de los almacenes temporales como depositarios autorizados bajo control aduanero. Establece su responsabilidad administrativa y penal por el manejo indebido o pérdida de mercancías, así como su obligación de colaborar con las autoridades en las acciones de control (Decreto Legislativo N.º 1053, 2024).

2.1.12.4 Ley N.º 30077 – Ley contra el crimen organizado. Regula la persecución penal de las organizaciones criminales dedicadas al tráfico de drogas. Autoriza técnicas especiales de investigación y promueve la cooperación interinstitucional entre la Policía Nacional, el Ministerio Público, SUNAT y la Autoridad Portuaria Nacional (Ley N.º 30077 , 2013).

2.1.12.5 Decreto supremo N.º 016-2017-IN – Reglamento de seguridad portuaria. Dispone medidas de seguridad y control para prevenir el ingreso de sustancias ilícitas en terminales portuarios y almacenes temporales.

Exige la implementación de sistemas de video vigilancia, control de acceso, capacitación del personal y coordinación permanente con la Policía Antidrogas (El Peruano, 2017).

2.1.13 Puntos clave finales del estudio

2.1.13.1 Contexto del tráfico ilícito de drogas (TID) en puertos peruanos. El Callao y Paita son los principales puertos utilizados por organizaciones criminales para exportar cocaína hacia Europa (España, Bélgica, Países Bajos, Alemania) y países de tránsito como México y Panamá.

La vía marítima representa el principal medio de salida de la droga peruana debido al alto volumen de carga y la baja capacidad de inspección.

2.1.13.2 Modalidades más usadas en el puerto del Callao. Estas deben incorporarse en tu variable dependiente (delito de tráfico ilícito de drogas):

- Impregnación o neutralización: cocaína mezclada con productos orgánicos o inorgánicos.
- Acondicionamiento en el mismo producto: droga entre alimentos, maquinaria o metales.
- “Rip-Off” o “Preñado”: se rompe el precinto y se introduce droga en contenedores ya revisados.
- Traslado en altamar: cocaína trasladada desde embarcaciones pequeñas.
- Acondicionamiento en embarcaciones: camuflaje dentro de estructuras del buque.

2.1.13.3 Participación de organizaciones criminales. Son las siguientes:

- Actúan carteles mexicanos (Sinaloa, Tijuana, Jalisco Nueva Generación y Beltrán Leyva).
- Estos grupos coordinan con redes locales del Callao para la “subida” de la cocaína a barcos comerciales, evidenciando complicidad con operadores portuarios y personal de almacenes temporales.

2.1.13.4 Vulnerabilidades estructurales y legales. Relacionadas con la responsabilidad penal de los almacenes temporales:

- Falta de articulación entre SUNAT, DIRANDRO y Autoridad Portuaria Nacional (APN).
- Limitaciones legales para la PNP en zona primaria (donde operan los almacenes).
- Dependencia de autorización aduanera para abrir contenedores sospechosos.
- Falta de acceso de la PNP al sistema SIGAD (información aduanera en línea).
- Los almacenes temporales y concesionarios portuarios no cuentan con espacios asignados a la Dirección Antidrogas.

- Casos documentados de connivencia o corrupción de trabajadores portuarios en la contaminación de contenedores.

2.1.13.5 Intervenciones y casos relevantes (2024). *Estos puedes usarlos como evidencia empírica:*

- 23 julio 2024: decomiso en Almacenes Forwarder SAC (Callao) — 719 kg de cocaína ocultos entre chatarra.
- 13 agosto 2024: en IMUPESA (Callao) — 174 kg de cocaína mezclada con pprika.
- 24 septiembre 2024: IMUPESA (Callao) — 1.3 toneladas de cocaína camuflada con maca.
- 25 octubre 2024: en APM Callao — 9.4 toneladas de cocaína en cilindros de pulpa de maracuyá.
- Estas evidencias demuestran la implicación directa de los almacenes temporales como eslabones logísticos del tráfico ilícito.

2.1.13.6 Limitaciones del sistema actual. Son las siguientes:

- Escasa infraestructura tecnológica y personal especializado en fiscalización.
- No existe un sistema de monitoreo en tiempo real de la trazabilidad de los contenedores.
- Persisten amenazas y extorsiones a personal de seguridad portuaria.
- Deficiencia en la coordinación interinstitucional y en la responsabilidad penal efectiva frente a los delitos cometidos desde almacenes o depósitos aduaneros.

2.1.13.7 Hallazgos internacionales comparativos. Son las siguientes:

- En Europa, los puertos de Rotterdam y Amberes concentran la mayor cantidad de incautaciones (1,244 toneladas entre 2019-2024).
- El descenso en incautaciones se debe al desplazamiento del tráfico hacia puertos secundarios con controles menos estrictos.

- En Perú, esto podría replicarse si no se fortalecen los mecanismos de fiscalización y sanción a los actores logísticos.

2.1.14 Definición de términos básicos

- **Almacén temporal.** Es una instalación autorizada por la autoridad aduanera para el almacenamiento provisional de mercancías importadas o exportadas, mientras se culminan los trámites de control y despacho. Su función implica custodiar la carga bajo responsabilidad administrativa y, eventualmente, penal (Bonin et al., 2023).
- **Autoridad aduanera.** Entidad estatal encargada de supervisar, fiscalizar y controlar el ingreso, permanencia y salida de mercancías del territorio nacional. Ejerce funciones preventivas y sancionadoras frente a infracciones y delitos aduaneros o conexos (Rodríguez et al., 2025).
- **Complicidad penal.** Es la participación secundaria en un delito, mediante actos que facilitan o contribuyen a su comisión, sin ser el autor principal. Implica conocimiento del hecho ilícito y voluntad de cooperar con su ejecución (Bustos, 2023).
- **Control aduanero.** Conjunto de procedimientos realizados por las autoridades competentes para verificar la legalidad del tránsito de mercancías, contenedores y embarcaciones, con el fin de prevenir delitos como el contrabando o el tráfico de drogas (Meisel, 2021).
- **Diligencia debida.** Es la obligación de actuar con prudencia, cuidado y cumplimiento normativo en el ejercicio de una función. En el ámbito portuario, implica adoptar medidas efectivas de control y custodia para evitar la comisión de delitos (Sánchez et al., 2024).
- **Omisión impropia.** Figura penal que se presenta cuando una persona incumple un deber jurídico de actuar, permitiendo la producción de un resultado delictivo que tenía

la obligación de impedir. Su fundamento se encuentra en la posición de garante (Ortega y Alarcón, 2022).

- Responsabilidad penal. Constituye la consecuencia jurídica que se origina a partir de la comisión de un delito, implicando la atribución personal de culpabilidad y la aplicación de una sanción por parte del Estado. Su fundamento descansa en los principios de tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad (Herrera et al., 2023).
- Tráfico ilícito de drogas. Se define como la conducta delictiva que abarca la producción, transporte, comercialización, almacenamiento o distribución de sustancias estupefacientes sin la debida autorización legal, generando un grave perjuicio a la salud pública y favoreciendo el desarrollo del crimen organizado de alcance transnacional (Raimondi et al., 2025).

III MÉTODO

La presente investigación se desarrolla bajo el paradigma positivista, el cual plantea que el conocimiento auténtico surge de la observación empírica y del análisis lógico sustentado en métodos propios de las ciencias naturales (Pérez, 2015).

Desde esta concepción, toda disciplina científica debe basarse en principios como el monismo metodológico, la explicación causal y la capacidad de predicción, los cuales permiten garantizar objetividad y rigor en los resultados (Arias, 2012).

Este paradigma se apoya en el sistema hipotético-deductivo, orientado a generar un conocimiento verificable, sistemático y medible, en el que se minimiza la influencia subjetiva del investigador.

Su propósito es formular leyes generales y explicaciones causales aplicables a los fenómenos observables, fortaleciendo así la validez científica del estudio (Miranda y Ortiz, 2020).

En esa línea, el método hipotético-deductivo permite elaborar hipótesis basadas en premisas teóricas y hechos empíricos, que posteriormente se contrastan con la evidencia (Sánchez, 2019).

De acuerdo con el enfoque cuantitativo, el proceso inicia con la identificación del problema y la revisión de literatura pertinente; a partir de ello se construye el marco teórico, se definen las variables y se elaboran instrumentos estructurados que posibilitan la obtención de datos estadísticos para confirmar o refutar las hipótesis (Torres, 2016; Arias, 2021).

3.1 Tipo de investigación

La investigación aplicada se orienta a brindar soluciones efectivas a problemas concretos y de carácter práctico, utilizando principios científicos que permiten intervenir en situaciones reales (Hernández et al., 2017).

Se apoya en fundamentos teóricos para adaptar conocimientos y ofrecer respuestas útiles en áreas como el derecho, la educación o la ingeniería (Sánchez et al., 2023).

Posee un nivel explicativo, al centrarse en comprender las causas y condiciones que originan un fenómeno (Hernández et al., 2017).

Presenta un diseño no experimental, donde no se manipulan variables (Valderrama, 2019), y es de tipo transversal, al recoger información en un solo periodo temporal (Guerrero y Lizarazo, 2018).

3.2 Población y muestra

3.2.1. Población

La población se define como el conjunto de individuos vinculados con las variables de estudio (Valderrama y Jaimes, 2019).

En esta investigación está compuesta por 60 profesionales en Derecho Penal y 23 efectivos policiales, totalizando 83 personas.

3.2.2. Muestra

Según Condori (2020), la muestra representa a la población. En este estudio, se tomó como muestra total a 83 personas.

3.2.3. Muestreo

El muestreo censal analiza a todos los integrantes de una población, siendo útil cuando esta es pequeña o se busca información completa y precisa (Hernández, 2021; Otzen y Manterola, 2017).

3.3 Operacionalización de variables

3.3.1. *Definición conceptual de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales*

La responsabilidad penal de los almacenes temporales implica la imputación jurídica por acción u omisión en el incumplimiento de deberes de control o custodia que facilitan delitos como el tráfico ilícito de drogas.

3.3.2. *Definición operativa de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales*

La definición operativa se conforma según las variables planteadas las cuales son:

Tabla 4

Operacionalización de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales

Dimensiones	Indicadores
Diligencia en el control y custodia de la carga	Aplicación de protocolos de control. Supervisión del movimiento de contenedores.
Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos	Casos de omisión en el control o denuncia. Investigaciones por complicidad o encubrimiento.
Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo	Cooperación con autoridades de control. Cumplimiento de normas y auditorías

3.3.3. *Definición conceptual de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas*

El delito de tráfico ilícito de drogas comprende la producción, transporte, almacenamiento o comercialización de sustancias prohibidas sin autorización legal, afectando la salud pública y promoviendo el crimen organizado transnacional.

3.3.4. *Definición operativa de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas*

La definición operativa se conforma según las variables planteadas las cuales son:

Tabla 5

Operacionalización de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas

Dimensiones	Indicadores	Ítems
Droga acondicionada en el mismo producto	Casos detectados de droga en productos.	1-2
	Controles de verificación de carga.	3-4
	Casos de contaminación posterior al control.	5-6
“Rip-off” o “preñado”	Manipulación indebida de contenedores.	7-8
Acondicionamiento en embarcación	Casos de droga en estructuras de naves.	9-10
	Participación de personal portuario.	11-12

3.4 Instrumentos

El estudio utiliza como instrumento el cuestionario, compuesto por preguntas cerradas sobre las variables de análisis. Este facilita la recolección, codificación y análisis de datos al ofrecer respuestas previamente delimitadas (Martínez y Benítez, 2016; Hernández y Mendoza, 2018).

El cuestionario emplea la escala de Likert para medir actitudes en tres, cinco o siete categorías. Su objetivo es obtener datos precisos, motivar la participación y reducir errores en las respuestas (Hernández et al., 2014; Martínez y Benítez, 2016).

3.5 Procedimientos

Según Arbaiza (2014), el procedimiento para contrastar hipótesis requiere seleccionar pruebas estadísticas adecuadas, definir significancia, obtener datos y comparar resultados para aceptar o rechazar hipótesis, mediante análisis paramétrico o no paramétrico.

3.6 Análisis de datos

Según Caycho et al. (2019), tras aplicar las encuestas, los datos se procesan estadísticamente para responder al problema e hipótesis.

El análisis descriptivo emplea distribuciones de frecuencia e histogramas (Bernal, 2022).

El análisis inferencial aplica regresión logística ordinal y el coeficiente de Nagelkerke para evaluar la relación e influencia entre variables (Sánchez et al., 2023).

3.7 Consideraciones éticas

La investigación respetará los protocolos institucionales, obtendrá autorizaciones necesarias, garantizará originalidad, rechazará el plagio y promoverá el conocimiento como aporte ético y académico a la Universidad Nacional Federico Villarreal.

IV. RESULTADOS

4.1 Análisis descriptivo

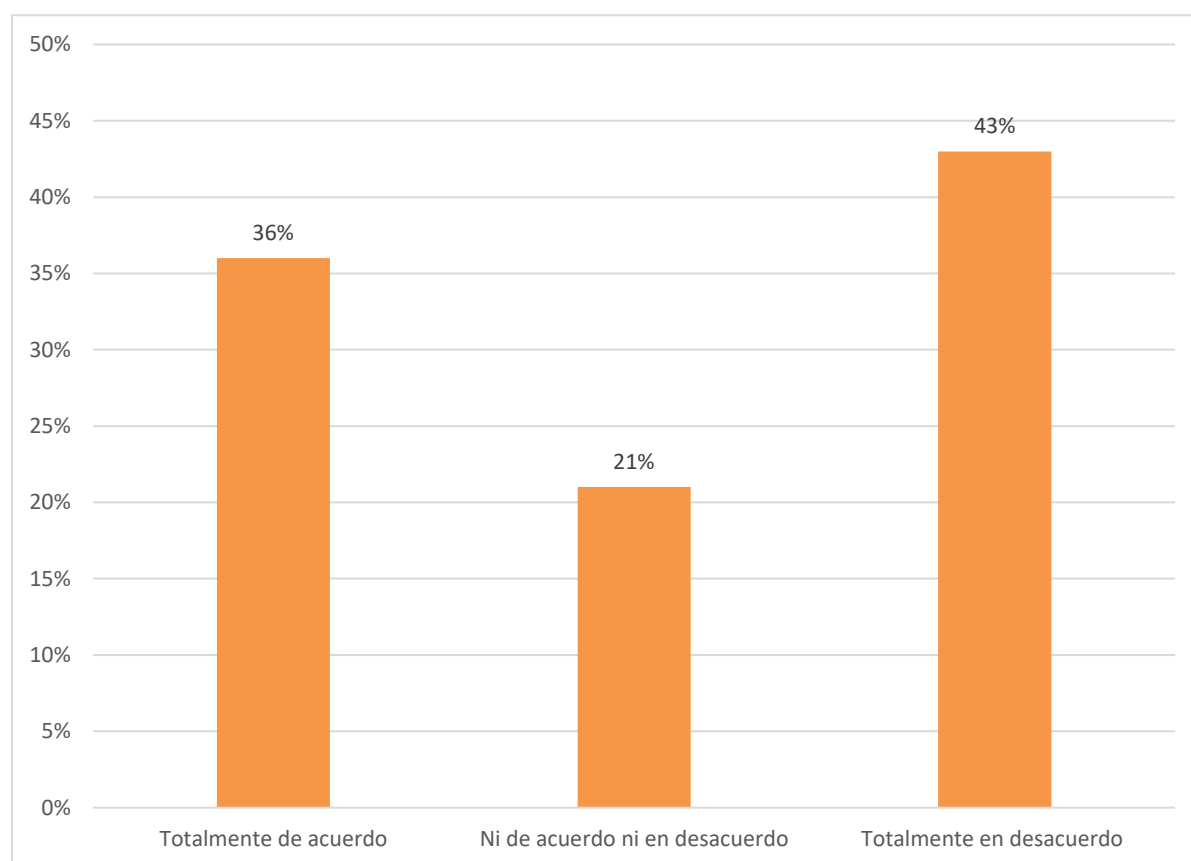
Tabla 6

Frecuencia de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	30	36
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	17	21
	Totalmente en desacuerdo	36	43
	Total	83	100

Figura 1

Gráfico de la variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales



Nota. Un 43 % de los encuestados está totalmente en desacuerdo con que los almacenes temporales aplican protocolos eficaces para prevenir el ocultamiento de drogas, mientras que un 36 % está totalmente de acuerdo y un 21 % mantiene una postura neutral.

Estos hallazgos indican que, aunque algunos almacenes cumplen con normas aduaneras, realizan auditorías internas y colaboran con autoridades (PNP, SUNAT, APN), existen deficiencias importantes en supervisión y control de contenedores.

La falta de mecanismos claros, la omisión de reportes ante irregularidades y antecedentes de encubrimiento generan situaciones que podrían derivar en responsabilidad penal.

En consecuencia, la responsabilidad penal de los almacenes temporales existe potencialmente en los casos donde se detectan negligencias o complicidad, mientras que se minimiza en aquellos que cumplen rigurosamente con los protocolos y procedimientos establecidos.

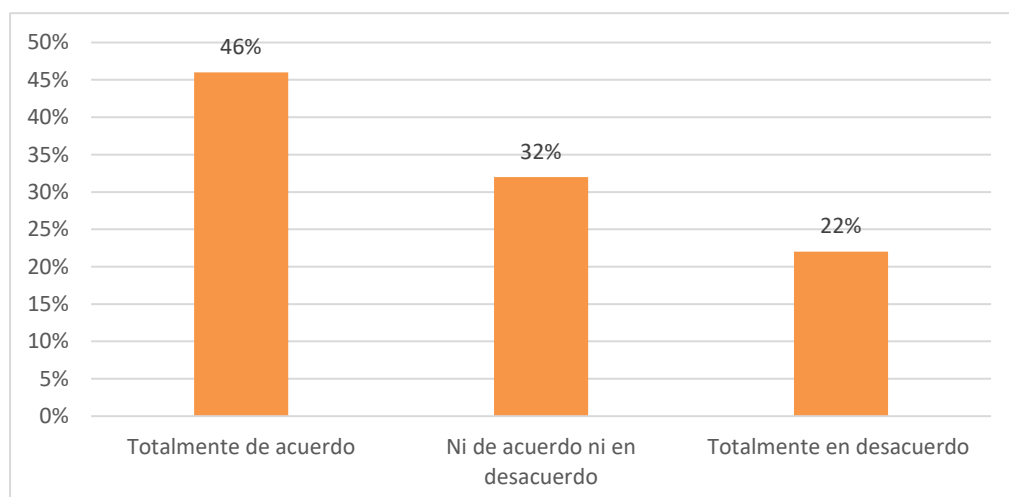
Tabla 7

Frecuencia de la dimensión. Droga acondicionada en el mismo producto

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente de acuerdo	38	46
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	26	32
Totalmente en desacuerdo	19	22
Total	83	100

Figura 2

Gráfico de la dimensión. Droga acondicionada en el mismo producto



Nota. Un 46 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que la práctica de acondicionar drogas dentro de productos lícitos es frecuente en las exportaciones del puerto del Callao.

Por su parte, un 22 % está totalmente en desacuerdo y un 32 % mantiene una postura neutral.

Estos resultados reflejan que los almacenes temporales presentan deficiencias en la detección de drogas camufladas, y que los procedimientos de verificación actuales son insuficientes para identificar sustancias ilícitas de manera efectiva.

Esto genera un escenario donde la responsabilidad de los almacenes temporales es potencial, dado que la falta de controles adecuados los expone a ser considerados negligentes frente a posibles delitos de tráfico ilícito de drogas.

Fortalecer los mecanismos de inspección y los protocolos de carga permitiría reducir significativamente estos riesgos y garantizar una gestión más segura de los productos almacenados y exportados.

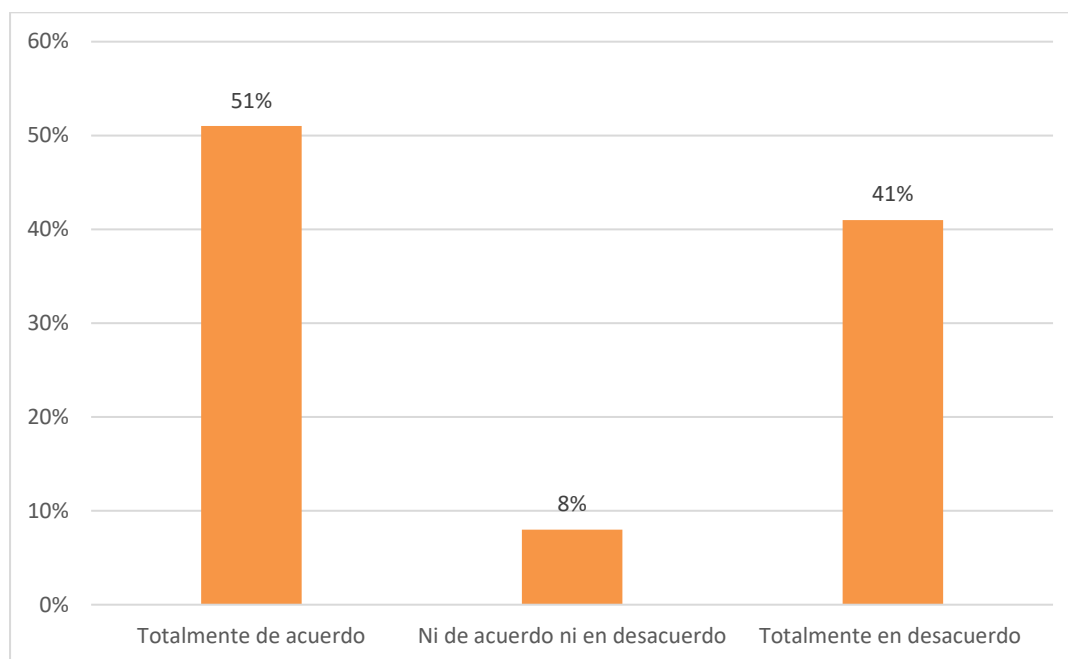
Tabla 8

Frecuencia de la dimensión. Rip-off o preñado

	Frecuencia	Porcentaje
Válido Totalmente de acuerdo	42	51
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	8
Totalmente en desacuerdo	34	41
Total	83	100

Figura 3

Gráfico de la dimensión. Rip-off” o “preñado



Nota. Un 51 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que existen casos en los que los contenedores son contaminados después de pasar los controles aduaneros iniciales, mientras que un 41 % está totalmente en desacuerdo y un 8 % mantiene una postura neutral.

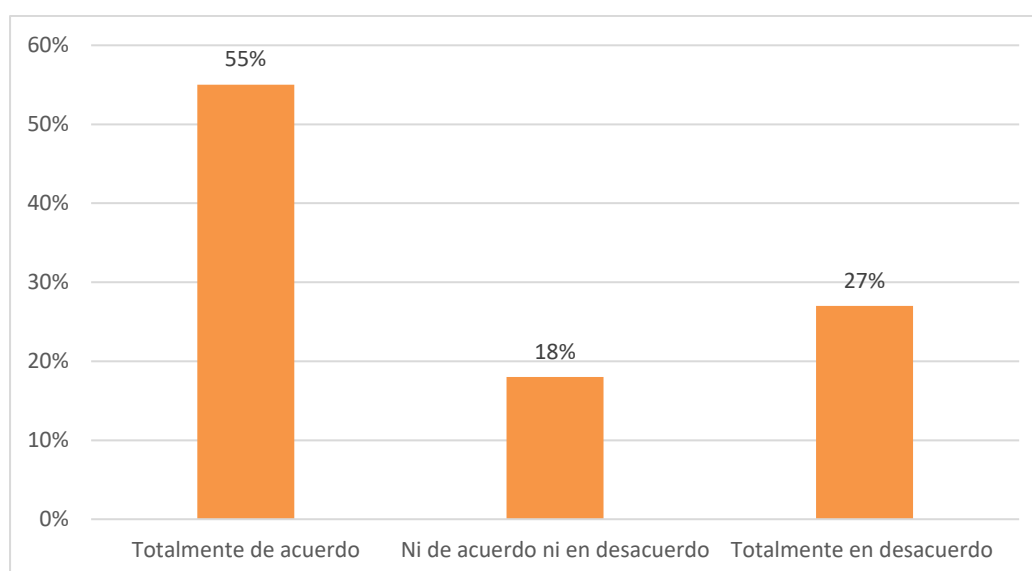
Estos resultados muestran que, aunque algunos contenedores mantienen su integridad, hay situaciones en las que la manipulación indebida posterior a la inspección inicial refleja fallas en la cadena de seguridad portuaria.

La participación de trabajadores portuarios en estas intervenciones facilita el tráfico ilícito de drogas y evidencia que los almacenes temporales no siempre garantizan la integridad física de los precintos de seguridad.

Por ello, la responsabilidad de los almacenes temporales es potencialmente significativa, especialmente en los casos donde no se asegura la custodia completa de los contenedores, destacando la necesidad de reforzar la supervisión y los protocolos internos para prevenir delitos.

Tabla 9*Frecuencia de la dimensión. Acondicionamiento en embarcación*

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	46	55
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	15	18
	Totalmente en desacuerdo	22	27
	Total	83	100

Figura 4*Gráfico de la dimensión. Acondicionamiento en embarcación*

Nota. Un 55 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que la práctica de acondicionar drogas en las estructuras de las embarcaciones se ha vuelto cada vez más frecuente en el puerto del Callao.

Un 27 % está totalmente en desacuerdo y un 18 % mantiene una postura neutral. Estos resultados evidencian que las medidas de control implementadas por los almacenes temporales no siempre logran prevenir este tipo de delito, y que la falta de supervisión interna aumenta la posibilidad de connivencia de algunos trabajadores con redes de tráfico ilícito de drogas.

Por tanto, la responsabilidad de los almacenes temporales es significativa, especialmente en los casos donde no se garantiza la vigilancia adecuada del personal y de la carga, lo que puede derivar en negligencia o complicidad frente al tráfico ilícito de drogas.

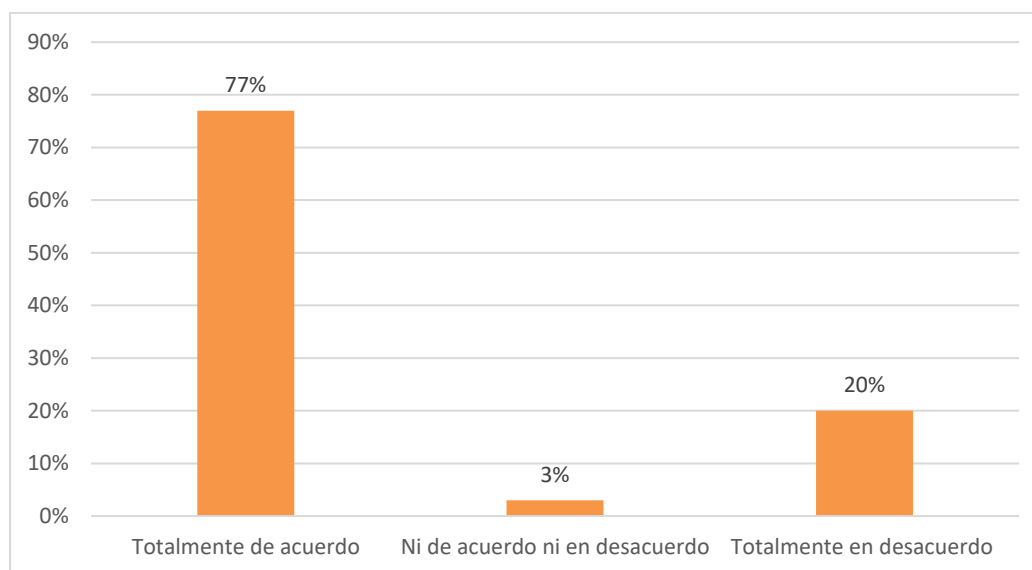
Tabla 10

Frecuencia de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas

		Frecuencia	Porcentaje
Válido	Totalmente de acuerdo	64	77
	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	2	3
	Totalmente en desacuerdo	17	20
	Total	83	100

Figura 5

Gráfico de la variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas



Nota. Un 77 % de los encuestados está totalmente de acuerdo con la existencia de prácticas vinculadas al tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, mientras que un 20 % se muestra totalmente en desacuerdo y un 3 % mantiene una postura neutral.

Estos resultados revelan que la modalidad de acondicionar drogas en productos lícitos y estructuras de embarcaciones continúa siendo una práctica frecuente, lo que pone en

evidencia deficiencias en los procedimientos de verificación y control de los almacenes temporales.

La contaminación de contenedores después de los controles aduaneros iniciales y la manipulación indebida por parte de trabajadores portuarios demuestran fallas en la cadena de seguridad y una supervisión insuficiente.

Por tanto, la responsabilidad penal de los almacenes temporales es evidente en los casos en que no se garantizan controles eficaces ni se asegura la integridad de los contenedores, generando condiciones que facilitan el tráfico ilícito de drogas.

En cambio, aquellos almacenes que aplican auditorías, fortalecen sus protocolos y colaboran con las autoridades logran reducir significativamente su nivel de exposición penal y contribuyen a la prevención del delito.

4.2 Contrastación de hipótesis

4.2.1 Contrastación de la hipótesis general

Ha. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.

Ho. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales no incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.

Tabla 11

Contrastación de la hipótesis general

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	48,117			
Final	,000	48,117	4	,000

Nota. Se logró obtener un nivel de significancia de 0,000, inferior al umbral convencional de 0,05. Esto indica que existe una relación estadísticamente significativa entre las variables analizadas. Este resultado confirma que las deficiencias en control, supervisión y cumplimiento normativo dentro de los almacenes temporales contribuyen directamente a la materialización de este tipo de delitos, reforzando la necesidad de fortalecer los mecanismos de fiscalización y la rendición de cuentas en dichas instalaciones.

Tabla 12

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,802
Nagelkerke	,797
McFadden	,656

Nota. El valor del Nagelkerke $R^2 = 0,797$ indica que el modelo explica aproximadamente el 79,7 % de la variabilidad en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas atribuible a la responsabilidad penal de los almacenes temporales.

4.2.2. Contrastación de la hipótesis específica 1

Ha. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.

Ho. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales no incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.

Tabla 13

Contrastación de la primera hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	50,010			
Final	,000	50,010	4	,000

Nota. El valor de significancia Sig. = 0,000 es menor que 0,05. Por tanto, se concluye que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025. Este resultado demuestra que las deficiencias en el control y supervisión de los almacenes contribuyen de manera sustancial a esta modalidad delictiva.

Tabla 14 Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,790
Nagelkerke	,733
McFadden	,691

Nota. El valor del Nagelkerke $R^2 = 0,733$ indica que el modelo explica aproximadamente el 73,3 % de la variabilidad en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto.

4.2.3. Contrastación de la hipótesis específica 2

Ha. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.

Ho. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales no incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.

Tabla 15

Contrastación de la segunda hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	52,345			
Final	,000	52,345	4	,000

Nota. El valor de significancia (Sig. = 0,000). En consecuencia, se concluye que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025. Esto sugiere que las deficiencias en los controles de seguridad y la manipulación indebida de contenedores luego de su revisión aduanera facilitan esta forma de ocultamiento de drogas.

Tabla 16

Pseudo R cuadrado

Cox y Snell	,786
Nagelkerke	,783
McFadden	,722

Nota. El valor de Nagelkerke ($R^2 = 0,783$) indica un alto nivel de asociación entre la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales y la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad “Rip-off” o “Preñado”.

4.2.4. Contrastación de la hipótesis específica 3

Ha. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.

Ho. La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales no incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.

Tabla 17

Contrastación de la tercera hipótesis específica

Modelo	Logaritmo de la verosimilitud	Chi-cuadrado	gl	Sig.
Sólo interceptación	46,176			
Final	,000	46,176	4	,000

Nota. El valor de significancia (Sig. = 0,000). Confirmando que la responsabilidad penal de los almacenes tiene una influencia directa y significativa en la ocurrencia de este tipo de delito.

Tabla 18 *Pseudo R cuadrado*

Cox y Snell	,755
Nagelkerke	,769
McFadden	,644

Nota. El valor del Nagelkerke $R^2 = 0,769$ evidencia que el modelo explica aproximadamente el 76,9 % de la variabilidad en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación, atribuible a la responsabilidad penal de los almacenes temporales.

V. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

Los resultados obtenidos evidencian que un 43 % de los encuestados está totalmente en desacuerdo con que los almacenes temporales aplican protocolos eficaces para prevenir el ocultamiento de drogas, mientras que un 36 % se muestra totalmente de acuerdo y un 21 % mantiene una postura neutral.

Este hallazgo refleja una percepción dividida, pero con una tendencia a reconocer deficiencias en la gestión preventiva de los almacenes temporales frente al tráfico ilícito de drogas.

De igual modo, un 77 % de los encuestados manifestó estar totalmente de acuerdo con la existencia de prácticas vinculadas al tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, frente a un 20 % que se mostró totalmente en desacuerdo y un 3 % que permaneció neutral.

El análisis inferencial revela un nivel de significancia de 0,000, inferior al umbral convencional de 0,05, lo que confirma la existencia de una relación estadísticamente significativa entre la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales y la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.

El valor de Nagelkerke $R^2 = 0,797$ indica que el modelo explica aproximadamente el 79,7 % de la variabilidad en la comisión de dicho delito, lo que demuestra un impacto considerable de las deficiencias en control, supervisión y cumplimiento normativo dentro de los almacenes. Estos resultados confirman que la falta de mecanismos de fiscalización y de rendición de cuentas favorece la materialización de actos delictivos vinculados al tráfico de drogas.

Los hallazgos se sustentan en lo expuesto por Abdi y Puspita (2025), quienes concluyen que el tráfico ilícito de narcóticos en la región costera norte de Java Occidental representa una amenaza real para la seguridad y estabilidad social, potenciada por su ubicación estratégica y por las deficiencias en el control marítimo y portuario.

Al igual que en el puerto del Callao, los modos de ocultamiento sofisticados y las debilidades institucionales en la fiscalización facilitan el tránsito de drogas a través de rutas marítimas.

Del mismo modo, Marong et al. (2025) sostienen que en Gambia el narcotráfico persiste debido a la corrupción, la porosidad fronteriza y la connivencia de funcionarios portuarios, factores que también pueden observarse en el contexto peruano.

Los autores destacan que la participación de empleados portuarios y el uso de diversos métodos de ocultamiento como barcos pesqueros, contenedores o incluso ambulancias reflejan una estructura delictiva adaptativa que busca vulnerar los controles institucionales.

Asimismo, Correa (2024) resalta que la responsabilidad penal de las personas jurídicas mantiene una relación directa con la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas, con una dependencia del 10 % al 13 %, evidenciando que este delito afecta significativamente a los operadores portuarios.

Esta relación coincide con los resultados del presente estudio, donde se comprueba la necesidad de fortalecer la responsabilidad penal de los almacenes temporales para prevenir su implicancia directa o indirecta en el tráfico ilícito.

Por último, Venero (2024) advierte que la expansión del tráfico ilícito de drogas por vía marítima responde a un modelo económico criminal global, donde las organizaciones narcotraficantes innovan constantemente en sus estrategias de ocultamiento y logística, aprovechando las debilidades de los sistemas de control estatales y la fragmentación de la cooperación internacional.

En ese contexto, los almacenes temporales y las rutas portuarias constituyen puntos vulnerables en la cadena logística que deben ser objeto de atención prioritaria por parte de las autoridades competentes.

Sobre la segunda discusión, los resultados muestran que un 46 % de los encuestados está totalmente de acuerdo en que la práctica de acondicionar drogas dentro de productos lícitos es frecuente en las exportaciones del puerto del Callao, mientras que un 22 % está totalmente en desacuerdo y un 32 % mantiene una postura neutral.

Este resultado evidencia la percepción generalizada de que esta modalidad delictiva representa un problema estructural dentro del sistema portuario, reflejando deficiencias en los mecanismos de control y supervisión de los almacenes temporales.

El análisis inferencial respalda esta apreciación empírica: el valor de significancia Sig. = 0,000, menor al umbral de 0,05, confirma que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto.

Asimismo, el valor del Nagelkerke $R^2 = 0,733$ revela que el modelo explica el 73,3 % de la variabilidad en la comisión del delito, lo que demuestra una relación sustantiva entre la deficiente gestión penal y el incremento de esta modalidad criminal.

Estos resultados guardan relación con lo planteado por Nabila y Wong (2025), quienes señalan que el tráfico de drogas en el Triángulo Dorado evolucionó como una industria compleja y rentable, sostenida por factores institucionales de corrupción y falta de control fronterizo, similares a los observados en el puerto del Callao.

La experiencia de Malasia, pese a la adopción de políticas más severas, muestra que la eficacia del control antidrogas depende directamente de la integridad y capacidad de supervisión institucional, elemento que en el caso peruano sigue siendo un desafío.

De igual manera, Echeverry et al. (2025) destacan que la creación del Centro de Coordinación para el Combate al Narcotráfico Marítimo (CMCON) en Colombia evidencia la necesidad de un enfoque sistémico e interinstitucional para enfrentar el tráfico marítimo de drogas. Su ejemplo demuestra que la cooperación internacional y el uso de inteligencia

geográfica fortalecen la detección y control de redes criminales transnacionales, lo que podría replicarse en el contexto peruano mediante la articulación de los almacenes temporales con entidades de control marítimo y aduanero.

Por su parte, García y Patroni (2023) proponen cinco estrategias clave para enfrentar el tráfico ilícito de drogas: fortalecimiento del marco legal, establecimiento de sistemas de comunicación entre actores portuarios, implementación de plataformas informáticas con información en tiempo real, elaboración de protocolos interinstitucionales y desarrollo de programas de capacitación continua. Estas medidas se alinean directamente con la necesidad de fortalecer la responsabilidad penal y operativa de los almacenes temporales en el Callao.

Finalmente, Champa (2022) advierte que la Dirección de Capitanías y Guardacostas del Perú enfrenta una seria limitación presupuestal y logística que restringe su capacidad para ejecutar una vigilancia efectiva sobre el tráfico marítimo.

La escasez de recursos operativos, como patrulleras y mantenimiento, impide la cobertura completa de la jurisdicción marítima nacional, generando brechas que pueden ser aprovechadas por las organizaciones criminales.

Sobre la tercera discusión, los resultados obtenidos confirman que la responsabilidad penal de los almacenes temporales incide de manera significativa en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, con un nivel de significancia de 0,000 y un coeficiente de determinación de Nagelkerke $R^2 = 0,783$.

Este valor refleja un alto grado de asociación entre ambas variables, evidenciando que las deficiencias en los controles de seguridad posteriores a la revisión aduanera permiten la manipulación indebida y contaminación de contenedores exportables.

Estos resultados se relacionan con el estudio de Otieno et al. (2025), quien demostró que el fortalecimiento de las operaciones K9 incrementa la eficacia en la detección de narcóticos ocultos en los puertos de África Oriental.

La experiencia del puerto de Mombasa evidencia que el uso de unidades caninas y tecnología de inspección rápida constituye una herramienta determinante en la reducción del narcotráfico marítimo.

En este sentido, los hallazgos del presente estudio ratifican que la carencia de medidas tecnológicas y de supervisión continua favorece la contaminación de cargas en zonas portuarias.

Asimismo, Sajikumar (2024) sostiene que el Océano Índico se ha consolidado como una ruta estratégica del tráfico de drogas debido a la insuficiente cooperación interinstitucional y la limitada vigilancia marítima.

Este planteamiento coincide con la realidad del puerto del Callao, donde la limitada coordinación entre aduanas, almacenes y autoridades portuarias genera vulnerabilidades aprovechadas por las redes criminales. La necesidad de reforzar la cooperación internacional y la inteligencia operativa resulta imperativa para contener esta modalidad delictiva.

Por otro lado, Quevedo (2018) identificó que las acciones de apertura y cierre de contenedores se han convertido en mecanismos eficaces de control cuando se aplican de manera sistemática y con personal capacitado, ya que permiten detectar tempranamente la contaminación de contenedores sin afectar la dinámica del comercio exterior. Esta conclusión respalda los hallazgos obtenidos, al evidenciar que la implementación de procedimientos de inspección física continua puede reducir la incidencia de la modalidad “Preñado”.

Finalmente, los resultados reflejan que el puerto del Callao enfrenta un desafío estructural en materia de seguridad y control logístico. La falta de protocolos unificados, el escaso uso de tecnologías de rastreo y la débil coordinación entre entidades públicas y privadas limitan la eficacia de la fiscalización.

Por ello, se propone fortalecer los mecanismos de supervisión interinstitucional, modernizar los sistemas tecnológicos de control y promover la capacitación especializada del

personal portuario como medidas prioritarias para contrarrestar esta modalidad del tráfico ilícito de drogas.

Sobre la cuarta discusión, los resultados evidencian que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide de manera significativa en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, con un nivel de significancia de 0,000 y un coeficiente de determinación de Nagelkerke $R^2 = 0,769$.

Este valor demuestra que el modelo explica el 76,9 % de la variabilidad del fenómeno, lo que confirma una relación directa entre las deficiencias de control logístico-portuario y la ocurrencia de este tipo de delito.

El hallazgo se sustenta en la evidencia empírica que muestra que el 55 % de los encuestados percibe como frecuente el uso de embarcaciones para acondicionar drogas, reflejando una práctica sistemática en las operaciones marítimas del Callao.

Este escenario guarda similitud con el análisis de Sergi (2023) en el Puerto del Pireo (Grecia), quien advierte que la represión policial por sí sola solo desplaza las rutas ilícitas, sin eliminar la dinámica criminal, y propone un enfoque integral basado en inteligencia, cooperación internacional y prevención local.

Del mismo modo, los resultados del presente estudio confirman que el control en el Callao debe trascender las medidas reactivas y apostar por estrategias preventivas y coordinadas entre actores estatales y privados.

Asimismo, el estudio de Antonelli (2021) sobre los puertos italianos revela que las organizaciones criminales poseen una alta capacidad de adaptación y diversificación, utilizando las estructuras portuarias como espacios donde se diluyen los límites entre lo legal e ilegal.

Este planteamiento coincide con la realidad peruana, donde la connivencia entre operadores logísticos y agentes portuarios facilita la infiltración del narcotráfico en la cadena de comercio exterior, lo que refuerza la necesidad de fortalecer la trazabilidad y vigilancia de los procesos internos en los almacenes y embarcaciones.

Por su parte, Himadri (2021) advierte que el narcotráfico marítimo representa un desafío transnacional que combina riesgos de seguridad y salud pública, al financiar redes delictivas y terroristas.

Este contexto se refleja en el puerto del Callao, donde la falta de un sistema de vigilancia integral y la limitada coordinación interinstitucional impiden la detección temprana del acondicionamiento de drogas en embarcaciones comerciales.

En tal sentido, resulta urgente consolidar una estrategia multiagencial sostenida que articule la labor de la Marina, SUNAT, DIRANDRO y la Autoridad Portuaria Nacional.

Asimismo, los hallazgos concuerdan con Roks et al. (2020), quienes en su estudio sobre el puerto de Róterdam sostienen que las condiciones estructurales del puerto y la corrupción interna son factores determinantes para el éxito del narcotráfico.

En el caso peruano, estas vulnerabilidades se manifiestan en la insuficiente fiscalización sobre el personal portuario y la falta de protocolos de seguridad física y digital que impidan la manipulación de cargas.

Finalmente, Palomino (2017) señala que el Callao constituye un punto estratégico en las rutas del tráfico de drogas hacia Europa, debido al elevado volumen de contenedores y las limitaciones de revisión aduanera.

Ello coincide plenamente con los resultados obtenidos, que demuestran cómo el acondicionamiento en embarcaciones aprovecha el bajo porcentaje de inspección física y la carencia de tecnologías de detección avanzada.

Por tanto, se reafirma la necesidad de modernizar los sistemas de control mediante innovación tecnológica, inteligencia artificial y cooperación internacional para mitigar esta modalidad delictiva que amenaza la seguridad marítima y la integridad institucional del país.

VI CONCLUSIONES

- El valor de significancia (Sig. = 0,000) confirma que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao. El coeficiente de Nagelkerke $R^2 = 0,797$ demuestra que el modelo explica el 79,7 % de la variabilidad del delito, evidenciando que las deficiencias en control, supervisión y cumplimiento normativo en los almacenes contribuyen directamente a la ocurrencia de estas actividades ilícitas.
- El nivel de significancia (Sig. = 0,000) y el valor del Nagelkerke $R^2 = 0,733$ evidencian que la responsabilidad penal de los almacenes temporales influye significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto. Este resultado demuestra que la falta de mecanismos eficaces de supervisión y detección de carga ilícita facilita la utilización de productos lícitos para el camuflaje de drogas.
- Con un valor de significancia (Sig. = 0,000) y un Nagelkerke $R^2 = 0,783$, se concluye que la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito bajo la modalidad “Rip-off” o “Preñado”. Este resultado revela que las fallas en la cadena de seguridad portuaria y la manipulación posterior de contenedores tras la revisión aduanera permiten el ingreso ilícito de drogas, reflejando debilidades estructurales en el control interno.
- El valor de significancia (Sig. = 0,000) y el coeficiente de Nagelkerke $R^2 = 0,769$ confirman que la responsabilidad penal de los almacenes temporales incide de manera significativa en el tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación. Este hallazgo indica que la falta de supervisión del personal y el insuficiente control de las estructuras de las naves facilitan el acondicionamiento de

sustancias ilícitas, incrementando el riesgo de connivencia con organizaciones criminales.

VII. RECOMENDACIONES

- Se recomienda fortalecer los mecanismos de control y fiscalización en los almacenes temporales mediante auditorías integrales y la implementación de sistemas tecnológicos avanzados de inspección que permitan detectar irregularidades en la cadena logística y prevenir la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.
- Se recomienda capacitar de manera continua al personal de los almacenes temporales en técnicas de detección de drogas y en el uso de equipos de escaneo y análisis no intrusivo, con el fin de reducir los casos de droga acondicionada en productos lícitos.
- Se recomienda reforzar los protocolos de seguridad y control de precintos de contenedores, garantizando su integridad desde el ingreso hasta la salida del puerto, e incorporando monitoreo digital para evitar manipulaciones indebidas después de la revisión aduanera.
- Se recomienda establecer un sistema de supervisión estricta sobre las actividades del personal y el mantenimiento de embarcaciones dentro de los almacenes temporales, promoviendo la transparencia y sancionando cualquier participación o connivencia con redes de tráfico ilícito de drogas.

VIII REFERENCIAS

- Abdi, Y., & Puspita, M. (2025). Threat of Illicit Narcotics Trafficking in the Northern Coastal Region of West Java. *International Journal of Integrative Sciences*, 4(3), 505–516. <https://doi.org/10.55927/ijis.v4i3.90>.
- Alemán, R., & Fernández, A. (2025). *Análisis del uso de los depósitos aduaneros en las empresas importadoras de vehículos livianos en Lima metropolitana*. [Tesis de grado, Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas]. https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/625937/alem%C3%A1n_ir.pdf?sequence=12&isAllowed=y.
- Andina. (2025). *Perù: 317 kilos of cocaine seized from network linked to Sinaloa cartel*. Obtenido de <https://andina.pe/ingles/noticia-peru-317-kilos-of-cocaine-seized-from-network-linked-to-sinaloa-cartel-1035147.aspx>
- Antonelli, M. (2021). An exploration of organized crime in Italian ports from an institutional perspective. Presence and activities. *Trends in Organized Crime*, 24, 152-170. <https://doi.org/10.1007/s12117-020-09400-z>.
- Arbaiza, L. (2014). *Como elaborar una tesis de grado*. Esan ediciones.
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación: Introducción a la metodología científica* (6 ed.). Episteme.
- Arias, J. (2021). *Diseño y metodología de la investigación*. Enfoques Consulting EIRL. https://gc.scalahed.com/recursos/files/r161r/w26022w/Arias_S2.pdf
- Artaza, O. (2022). A “Restorative Strategy” in the Area of Criminal Liability of Corporations: A Theoretical Approach. *Derecho*, 88, 125-153. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.202201.005>.
- Artiles, J. (2021). A type theory for drug trafficking in Ecuador. *Revista San Gregorio*, 1(47), 146-167. <https://doi.org/10.36097/rsan.v1i47.1755>.

- Atencio, L., Paipa, E., Bacca, V., Suarez, J., & Castro, Y. (2024). Modes of transport and detection of illicit drugs in European ports: a systematic literature review. *Rev. logos cienc. tecnol.*, *16*(2), 118-133. <https://doi.org/10.22335/rlct.v16i2.1955>.
- Bassiouni, C. (2016). *International criminal law: Multilateral and bilateral enforcement mechanisms*. Brill Nijhoff.
- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación*. Pearson.
- Bernal, C. (2022). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (5 ed.). Editoria Pearson.
- Bonin, E., Gómez, C., & Benitez, L. (2023). Logistics design to optimize response times and space in temporary warehouses. *Prohominum. Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, *5*(4), 1-12. <https://doi.org/10.47606/acven/ph0217>.
- Bustos, A. (2023). Complicity by omission: doctrinal analysis and proposal. *Rev. chil. derecho cienc. polít.*, *14*, 1-31. <http://dx.doi.org/10.7770/rchdcp-v14n1-art311>.
- Cancelado, H., & Rodríguez, V. (2023). The impact of transnational organized crime on the contemporary international system. *Rev. Cient. Gen. José María Córdova*, *21*(43), 630-646. <https://doi.org/10.21830/19006586.1179>.
- Caycho, C., Castillo, C., & Merino, V. (2019). *Manual de estadística no paramétricas aplicada a los negocios*. Universidad de Lima.
- Champa, J. (2022). La autoridad marítima nacional y sus recursos contra el tráfico ilícito de drogas. *Revista De Ciencia E Investigación En Defensa*, *3*(1), 32-44. <https://doi.org/10.58211/recide.v3i1.6>.
- Código Penal. (2023). *Código Penal*. Apecc.
- Cohen, L., & Felson, M. (1979). Social change and crime rate trends: A routine activity approach. *American Sociological Review*, *44*(4), 588–608.

<https://faculty.washington.edu/matsueda/courses/587/readings/Cohen%20and%20Felson%201979%20Routine%20Activities.pdf>.

Comisión Interamericana para el Control del Abuso de Drogas. (2020). *Estrategia Hemisférica sobre Drogas*, 2020.

https://www.oas.org/fpdb/press/Estrategia_Hemisferica_sobre_Drogas_OEA_ESP.pdf

Condori, P. (2020). *Universo, población y muestra*.
<https://www.aacademica.org/cporfirio/18.pdf>

Constitución Política del Perú. (2025). *Constitución Política del Perú*.
<https://lpderecho.pe/constitucion-politica-peru-actualizada/>

Correa, L. (2024). *Propuesta lineamientos responsabilidad penal a los administradores portuarios por el delito de tráfico ilícito de drogas, Callao, 2019*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal].
https://repositorio.unfv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13084/8547/TESIS_Correa_Arellano_Lili.pdf?sequence=5.

Decreto Legislativo N.º 1053. (2024). *Decreto Legislativo N.º 1053*.
<http://portal.apci.gob.pe/Compendio%20Normas%20Legales%20CTI/068.pdf>

Echeverry, F., Jaramillo, C., & Garcia, R. (2025). The threat of illegal drug trafficking in European ports: meta-analysis of 22 case studies. *Transportation Research Procedia*, 90, 43-50. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2025.06.031>.

El Peruano. (2017). *Decreto Supremo N.º 016-2017-IN – Reglamento de Seguridad Portuaria*.
Obtenido de <https://busquedas.elperuano.pe/dispositivo/NL/1529238-1>

Fundación para la Internacionalización de las Administraciones Públicas. (2024). *Peru strengthens the fight against drug trafficking in its ports*.
<https://www.fiap.gob.es/en/noticias/peru-strengthens-the-fight-against-drug->

trafficking-in-its-

ports/#:~:text=Peruvian%20Interior%20Ministry%20and%20EU,States%2C%20Euro
pe%2C%20and%20Asia.

García, L., & Patroni, A. (2023). *Estrategias de gestión para prevenir el tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional del Callao].

<https://repositorio.unac.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/b19c47dc-1978-4dc5-9bed-7bc97e943efb/content>.

Guerrero, C., & Lizarazo, E. (2018). *Metodología de la investigación científica en ingeniería*. Ediciones Uniagraria.

Hernández, O. (2021). An Approach to the Different Types of Nonprobabilistic Sampling. *Revista Cubana de Medicina General Integral*, 37(3), 1-3. <http://scielo.sld.cu/pdf/mgi/v37n3/1561-3038-mgi-37-03-e1442.pdf>.

Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill Interamericana Editores, S.A. de C.V.

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. (6 ed.). McGraw-Hill.

Hernández, R., Méndez, S., Mendoza, P., & Cuevas, A. (2017). *Fundamentos de investigación*. Mc Graw Hill Education.

Herrera, E., Barrera, K., & Rodríguez, I. (2023). Responsabilidad penal de las personas jurídicas en Perú: una reevaluación de la forismo societaria. *Rev. direito*, 19, 1-26. <https://doi.org/10.1590/2317-6172202341>.

Himadri, C. (2021). Drug Trafficking in India: Maritime Dimensions. *National Maritime Foundation*, 31, 1-16. <https://maritimeindia.org/wp-content/uploads/2021/12/Drug-trafficking-in-india-maritime-dimensions-capt-himadri-das-31-december-2021.pdf>.

- Icart, T., & Pulpón, A. (2012). *Como elaborar y presentar un proyecto de investigación, una tesina y una tesis*. Universidad de Barcelona.
- Jakobs, G. (2011). *Derecho penal: Fundamentos y teoría de la imputación*. Marcial Pons.
- Jiménez, F. (2015). Carrier's obligations in carriage of goods by sea contracts. *Rev. chil. derecho*, 42(2), 515-543. <http://dx.doi.org/10.4067/S0718-34372015000200006>.
- Ley N.º 30077. (2013). *Ley contra el Crimen Organizado*. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2022/11/Ley-30077-Ley-contra-el-Crimen-Organizado-Lp-Derecho.pdf>
- Marin, J. (2024). *El tráfico de cocaína en Europa. Las incautaciones en los puertos del continente se han multiplicado por cinco en la última década*. <https://elordenmundial.com/mapas-y-graficos/trafico-cocaina-europa/>
- Marong, M., Umaru, I., & Kanagie, A. (2025). The Economics of Drug Trafficking on Security in West Africa: an Overview of the Gambia. *IJSSHMR*, 4(4), 769-777. https://www.researchgate.net/profile/Ishaya-Tanimu/publication/391345598_The_Economics_of_Drug_Trafficking_on_Security_in_West_Africa_an_Overview_of_the_Gambia/links/682334d3df0e3f544f5428ab/The-Economics-of-Drug-Trafficking-on-Security-in-West-A.
- Martínez, H., & Benítez, L. (2016). *Metodología de la Investigación social I*. Cengage Learning Editores, S.A. de C.V.
- Meisel, R. (2021). The Importance of Customs Risk Management System. *Rev. Derecho*, 53, 110-132. <https://doi.org/10.14482/dere.53.344.3>.
- Mezarina, S., & Rosales, P. (2019). The Interinstitutional Agreements in the Peruvian Practice of International Law. *Derecho*, 82, 371-406. <http://dx.doi.org/10.18800/derechopucp.201901.013>.

- Miranda, S., & Ortiz, J. (2020). Los paradigmas de la investigación: un acercamiento teórico para reflexionar desde el campo de la investigación educativa. *RIDE. Rev. Iberoam. Investig. Desarro.*, *11(21)*, 1-18. <https://doi.org/10.23913/ride.v11i21.717>.
- Molano, G. (2019). Global drug governance: rules designed to protect some uses and eliminate others. *Anal.polit.*, *32(95)*, 144-162. <https://doi.org/10.15446/anpol.v32n95.80981>.
- Morales, J. (2025). Guía Jurídica para la Lucha Contra el Tráfico de Drogas como Delito Transnacional en Ecuador. *Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar*, *9(3)*, 11438-11457. https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v9i3.19081.
- Nabila, D., & Wong, D. (2025). Thailand-Malaysia border: A strategic route for illicit drug trade from the golden triangle. *Asian Journal of Environment, History and Heritage*, *9(1)*, 59-76. <https://spaj.ukm.my/ajehh/index.php/ajehh/article/view/327/352>.
- Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito. (2023). *El Informe Mundial sobre las Drogas 2023 de UNODC advierte sobre crisis convergentes a medida que los mercados de drogas ilícitas siguen expandiéndose*. <https://www.unodc.org/lpomex/es/noticias/junio-2023/el-informe-mundial-sobre-las-drogas-2023-de-unodc-advierte-sobre-crisis-convergentes-a-medida-que-los-mercados-de-drogas-ilicitas-siguen-expandindose.html>
- Ortega, J., & Alarcón, R. (2022). The Omission, own and improper omission and guarantor position: A theoretical. *Dom. Cien.*, *8(1)*, 1114-1131. <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v8i41.2543>.
- Otieno, I., Langat, K., & Koske, N. (2025). Effect of K9 Operations on Combating Illicit Narcotics Trade at Port of Mombasa, Kenya. *Journal of Finance and Accounting*, *5(4)*, 33–42. <https://doi.org/10.70619/vol5iss4pp33-42>.
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de Muestreo sobre una Población a Estudio. *Int. J. Morphol.*, *35 81*), 227-232. <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>.

- Palomino, M. (2017). *Concesión del puerto del Callao y su influencia en las modalidades del tráfico ilícito de drogas, año 2014- 2015*. [Tesis de maestría, Pontificia Universidad Católica del Perú]. <https://tesis.pucp.edu.pe/server/api/core/bitstreams/c027179a-01c7-4de5-96cb-c5bf1ad25318/content>.
- Pérez, J. (2015). El Positivismo y la Investigación Científica. *Revista Empresarial*, 9(3), 29-34. <https://editorial.ucsg.edu.ec/ojs-empresarial/index.php/empresarial-ucsg/article/viewFile/20/16>.
- Puig, S. (2018). *Derecho penal: Parte general*. Reppertor.
- Quevedo, J. (2018). *Control aduanero en la lucha contra el tráfico ilícito de drogas realizado en la jurisdicción de la Intendencia de Aduana Marítima del Callao en el periodo 2013 - 2017*. [Tesis de maestría, Universidad Cesar Vallejo]. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/20828/Quevedo_GJPF.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Raimondi, A., Chopin, J., Caneppele, S., Männistö, T., Hameri, A., & Hintsala, J. (2025). Illicit drug trafficking via postal services: A scoping review of economiccriminological context and estimation methods. *Journal of Economic Criminology*, 7, 1-14. <https://doi.org/10.1016/j.jeconc.2025.100140>.
- Rodriguez , X., Cajo , J., & Vásquez, O. (2025). Customs valuation and determination of the tax base for textile imports: a systematic review with a legal-descriptive approach (Lima, 2022-2024). *Revista InveCom.*, 6(1), 1-10. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15557219>.
- Roks, R., Bisschop, L., & Staring, R. (2020). Getting a foot in the door. Spaces of cocaine trafficking in the Port of Rotterdam. *Trends in Organized Crime*, 24, 171-188. <https://link.springer.com/article/10.1007/s12117-020-09394-8>.

- Rosillo, J. (2022). *Aplicación y temporalidad del plazo de la detención policial por flagrante posesión para el Tráfico Ilícito de Drogas en Tumbes*. [Tesis de grado, Universidad de Tumbes]. <https://repositorio.untumbes.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b49c8132-bf21-4f2d-b0e3-118288b13310/content>.
- Roxin, C. (2014). *Derecho penal: Parte general Tomo I*. Civitas.
- Sajikumar, B. (2024). Drug trafficking in the indian ocean region: a growing coastal security challeng. *International Journal of Current Advanced Research*, 13(8), 3208-3215. <http://dx.doi.org/10.24327/ijcar.2024.3215.1693>.
- Sánchez , D., Cáceres, M., & Paredes, L. (2024). Due diligence in the Inter-American Human Rights System. *Bol. Mex. Der. Comp.*, 57(171), 211-237. <https://doi.org/10.22201/ijj.24484873e.2024.171.19390>.
- Sánchez, A. (2019). Fundamentos Epistémicos de la Investigación Cualitativa y Cuantitativa: Consensos y Disensos. *Revista Digital de Investigación en Docencia Universitaria*, 102-122. <https://doi.org/10.19083/ridu.2019.644>.
- Sánchez, M., Velasco, M., Espinoza, R., Gonzales, A., Romero, R., & Mory, W. (2023). *Metodología y estadística en la investigación científica*. Puerto Madero Editorial Académica. <https://doi.org/10.55204/PMEA.17>
- Sergi, A. (2023). Cocaine and the port: Utopias of security, urban relations, and displacement of policing efforts in the port of Piraeus. *European Journal of Criminology*, 21(3), 329-349. <https://doi.org/10.1177/14773708231182782>.
- Swissinfo. (2025). *Incautan en un puerto panameño 107 kilos de droga con destino a Nueva Zelanda y Australia*. <https://www.swissinfo.ch/spa/incautan-en-un-puerto-paname%C3%B1o-107-kilos-de-droga-con-destino-a-nueva-zelanda-y-australia/89856140>

- Torres, P. (2016). Acerca de los enfoques cuantitativo y cualitativo en la investigación educativa cubana actual. *Atenas*, 2(34), 1-11.
<https://www.redalyc.org/journal/4780/478054643001/478054643001.pdf>.
- Valderrama, S. (2019). *Pasos para elaborar proyectos de investigación científica* (10 ed.). Editorial San Marcos.
- Valderrama, S., & Jaimes, C. (2019). *El desarrollo de la tesis. Descriptiva - comparativa, correlacional y cuasiexperimental*. Editorial San Marcos.
- Valdivia, M. (2025). Recidivism and criminal trajectory of organized crime in Chile. Drug traffickers, longitudinal follow-up, 2004-2022. *Rev. logos cienc. tecnol.*, 17(2), 10-31.
<https://doi.org/10.22335/rlct.v17i2.2123>.
- Valenzuela, F., Pariona, B., & Bendezú, J. (2018). *Ejecución del proyecto de investigación científica*. San Marcos.
- Venero, K. (2024). *La Política Exterior del Perú frente a los desafíos del Tráfico Ilícito de Drogas por vía marítima*. [Tesis de maestría, Academia diplomática del Perú Javier Pérez de Cuéllar].
https://repositorio.adp.edu.pe/bitstream/handle/ADP/241/2024%20Venero%20Ferro%20Karen_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Vilca, A., & Huahuasoncco, M. (2025). Manifestación del derecho penal del enemigo en los delitos de tráfico ilícito de drogas en el contexto social peruano. *Revista Multidisciplinar Epistemología De Las Ciencias*, 2(2), 818-845.
<https://doi.org/10.71112/bdq5ne50>.
- World Customs Organization. (2025). *Infiltration of maritime cargo supply chains. Organized crime, cocaine and the internal conspirator*. <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/enforcement-and-compliance/activities-and->

programmes/sci-project/wco-report_infiltration-of-maritime-cargo-supply-chains_june-2025.pdf?la=en

Zevallos, N., Mujica, J., & Campos, C. (2023). Cocaine production and trade system in Peru (a network of segments). *Revista Logos Ciencia & Tecnología*, 15(2), 8-32. <https://doi.org/10.22335/rlct.v15i2.1733>.

IX ANEXOS

Anexo A. Matriz de consistencia

La responsabilidad penal de los almacenes temporales en el delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.																																							
PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES																																				
<p>Problema General ¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025?</p> <p>Problemas específicos ¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025?</p> <p>¿Cómo la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025?</p> <p>¿De qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025?</p>	<p>Objetivo General Determinar de qué manera la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>Objetivos específicos Establecer la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>Determinar la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>Determinar la incidencia de la responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.</p>	<p>Hipótesis General La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>Hipótesis específicas La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de droga acondicionada en el mismo producto en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de “Rip-off” o “Preñado” en el puerto del Callao, año 2025.</p> <p>La responsabilidad penal atribuible a los almacenes temporales incide significativamente en la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas bajo la modalidad de acondicionamiento en embarcación en el puerto del Callao, año 2025.</p>	<p>Variable independiente. Responsabilidad penal de los almacenes temporales</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Diligencia en el control y custodia de la carga</td> <td>Aplicación de protocolos de control.</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>Supervisión del movimiento de contenedores.</td> <td>3-4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos</td> <td>Casos de omisión en el control o denuncia.</td> <td>5-6</td> </tr> <tr> <td>Investigaciones por complicidad o encubrimiento.</td> <td>7-8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo</td> <td>Cooperación con autoridades de control.</td> <td>9-10</td> </tr> <tr> <td>Cumplimiento de normas y auditorías</td> <td>11-12</td> </tr> </tbody> </table> <p>Variable dependiente. Delito de tráfico ilícito de drogas</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Dimensiones</th> <th>Indicadores</th> <th>Ítems</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Droga acondicionada en el mismo producto</td> <td>Casos detectados de droga en productos.</td> <td>1-2</td> </tr> <tr> <td>Controles de verificación de carga.</td> <td>3-4</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">“Rip-off” o “preñado”</td> <td>Casos de contaminación posterior al control.</td> <td>5-6</td> </tr> <tr> <td>Manipulación indebida de contenedores.</td> <td>7-8</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Acondicionamiento en embarcación</td> <td>Casos de droga en estructuras de naves.</td> <td>9-10</td> </tr> <tr> <td>Participación de personal portuario.</td> <td>11-12</td> </tr> </tbody> </table>	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Diligencia en el control y custodia de la carga	Aplicación de protocolos de control.	1-2	Supervisión del movimiento de contenedores.	3-4	Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos	Casos de omisión en el control o denuncia.	5-6	Investigaciones por complicidad o encubrimiento.	7-8	Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo	Cooperación con autoridades de control.	9-10	Cumplimiento de normas y auditorías	11-12	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Droga acondicionada en el mismo producto	Casos detectados de droga en productos.	1-2	Controles de verificación de carga.	3-4	“Rip-off” o “preñado”	Casos de contaminación posterior al control.	5-6	Manipulación indebida de contenedores.	7-8	Acondicionamiento en embarcación	Casos de droga en estructuras de naves.	9-10	Participación de personal portuario.	11-12
Dimensiones	Indicadores	Ítems																																					
Diligencia en el control y custodia de la carga	Aplicación de protocolos de control.	1-2																																					
	Supervisión del movimiento de contenedores.	3-4																																					
Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos	Casos de omisión en el control o denuncia.	5-6																																					
	Investigaciones por complicidad o encubrimiento.	7-8																																					
Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo	Cooperación con autoridades de control.	9-10																																					
	Cumplimiento de normas y auditorías	11-12																																					
Dimensiones	Indicadores	Ítems																																					
Droga acondicionada en el mismo producto	Casos detectados de droga en productos.	1-2																																					
	Controles de verificación de carga.	3-4																																					
“Rip-off” o “preñado”	Casos de contaminación posterior al control.	5-6																																					
	Manipulación indebida de contenedores.	7-8																																					
Acondicionamiento en embarcación	Casos de droga en estructuras de naves.	9-10																																					
	Participación de personal portuario.	11-12																																					
<p>METODOLOGÍA Tipo de investigación. Aplicado Nivel: Explicativo Diseño: No experimental – transversal Población: 83 Muestra: 83 Muestreo: No probabilístico</p>																																							

Anexo B. Validación de instrumentos

La validez es el grado en que un instrumento en verdad mide la variable que se busca medir. Se logra cuando se demuestra que el instrumento refleja el concepto abstracto a través de sus indicadores empíricos (Hernández y Mendoza, 2018).

La validez de expertos se refiere al grado en que un instrumento realmente mide la variable de interés, de acuerdo con expertos en el tema (Hernández y Mendoza, 2018).

El instrumento de medición fue sometido a juicio de expertos para su validación de instrumentos, los cuales fueron los siguientes:

Tabla 19

Expertos durante la evaluación de los instrumentos de medición

Experto	Dominio	Decisión
Dr. Segundo Sanchez Sotomayor	Estadístico	Si existe suficiencia
Dr, Luis Begazo de Bedoya	Temático	Si existe suficiencia
Dr.. Mario Sánchez Camargo	Metodología	Si existe suficiencia

Certificado de validación de instrumentos



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION POR CRITERIO DE JUECES

I.DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez :Sanchez Sotomayor Segundo Ramiro
- 1.2 Cargo e institución donde labora : Universidad Nacional Federico Villareal
- 1.3 Nombre del instrumento evaluado: Cuestionario
- 1.4 Autor del instrumento: Luna Condori, Hebert Jon

II.ASPECTO DE LA VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado y comprensible.					X
2. OBJETIVIDAD	Permite medir hechos observables.					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología.					X
4. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada.					X
5. SUFFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente.					X
6. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados.					X
7. CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos teóricos.					X
8. COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítems.					X
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación.					X
10. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente.					X
CORTEO TOTAL DE MARCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)		↓ A	↓ B	↓ C	↓ D	↓ E

Coeficiente de validez = $1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E = \frac{E}{50}$

III. Calificación global (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado <input type="radio"/>	[0,00-0,60]
Observado <input type="radio"/>	<0,60-0,70]
Aprobado <input checked="" type="radio"/>	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

.....Aprobado.....

Lugar: Lima 11 de septiembre del 2025



FIRMA DEL JUEZ



**UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL
VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION
POR CRITERIO DE JUECES**

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez: Begazo de Bedoya, Luis Hernando
- 1.2 Cargo e institución donde labora : Universidad Nacional Federico Villareal
- 1.3 Nombre del instrumento evaluado: Cuestionario
- 1.4 Autor del instrumento: Luna Condori, Hebert Jon

II. ASPECTO DE LA VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
11. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado y Comprensible.					X
12. OBJETIVIDAD	Permite medir hechos observables					X
13. ACTUALIDAD	Adecuado al estado de la ciencia y tecnología					X
14. ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
15. SUFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente					X
16. PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados					X
17. CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos teóricos					X
18. COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítems					X
19. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación					X
20. APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X

CONTEO TOTAL DE MARCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)	A	B	C	D	E

Coefficiente de validez = $1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E = \frac{F}{50}$

III. Calificación global (Ubique el coeficiencia de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado <input type="radio"/>	[0,00-0,60]
Observado <input type="radio"/>	<0,60-0,70]
Aprobado <input checked="" type="radio"/>	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

.....Aprobado.....

Lugar: Lima, 17 de septiembre del 2025



UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLAREAL

VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE INVESTIGACION POR CRITERIO DE JUECES

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellido y nombre del Juez: Sánchez Camargo Mario Rodolfo
- 1.2 Cargo e institución donde labora : Universidad Nacional Federico Villareal
- 1.3 Nombre del instrumento evaluado: Cuestionario
- 1.4 Autor del instrumento: Luna Condori, Hebert Jon

II. ASPECTO DE LA VALIDACION

INDICADORES		CRITERIOS	DEFICIENTE 1	BAJA 2	REGULAR 3	BUENA 4	MUY BUENA 5
11. D	CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado y comprensible.					X
12. DAD	OBJETIVO	Permite medir hechos observables					X
13. DAD	ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia y tecnología					X
14. DAD	ORGANIZACIÓN	Presentación ordenada					X
15. DAD	SUFICIENCIA	Comprende aspectos de las variables en cantidad y calidad suficiente					X
16. DAD	PERTINENCIA	Permite conseguir datos de acuerdo a los objetivos planteados					X
17. DAD	CONSISTENCIA	Permite conseguir datos basados en teorías o modelos técnicos					X
18. DAD	COHERENCIA	Entre variables, indicadores y los ítems					X
19. DAD	METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito de la investigación					X
20. DAD	APLICACIÓN	Los datos permiten un tratamiento estadístico pertinente					X
CONTEO TOTAL DE MARCAS (Realice el conteo en cada una de las categorías de la escala)			A	B	C	D	E

$$\text{Coeficiente de validez} = 1 \times A + 2 \times B + 3 \times C + 4 \times D + 5 \times E = \frac{F}{50}$$

- III. Calificación global (Ubique el coeficiente de validez obtenido en el intervalo respectivo y marque con un aspa en el círculo asociado)

CATEGORÍA	INTERVALO
Desaprobado <input type="radio"/>	[0,00-0,60]
Observado <input type="radio"/>	<0,60-0,70]
Aprobado <input checked="" type="radio"/>	<0,70-1,00]

IV. Calificación de aplicabilidad

.....Aprobado.....

Lugar: Lima, 22 de septiembre del 2025



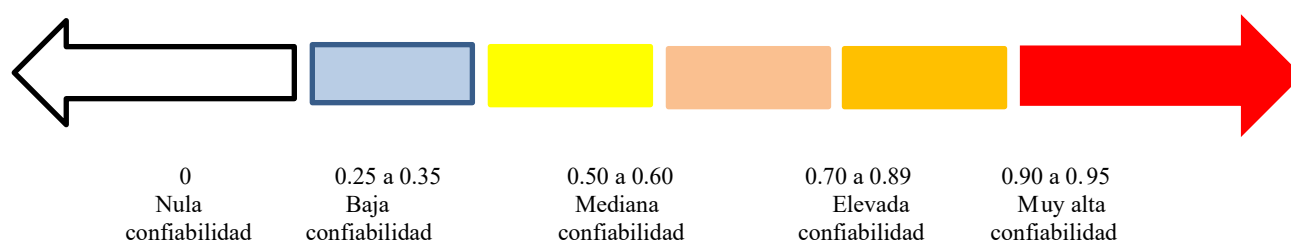
FIRMA DEL JUEZ

Anexo C. Confiabilidad de Instrumentos

La confiabilidad se refiere a que otros investigadores deben alcanzar similares resultados si estudian el mismo caso usando los mismos procedimientos que el investigador original. El objetivo de la confiabilidad es minimizar los errores y sesgos del estudio.

Figura 6

Variación del coeficiente de confiabilidad



Fuente. Hernández et al. (2017).

Tabla 20

Fiabilidad del instrumento de la variable

Alfa de Cronbach	N de elementos
,802	12

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.802, según la figura 1 se interpreta como una elevada confiabilidad.

Tabla 21

Fiabilidad del instrumento de la variable

Alfa de Cronbach	N de elementos
,795	12

Nota. Mediante el SPSS obtuvo un coeficiente de fiabilidad de 0.795, según la figura 6 se interpreta como una elevada confiabilidad.

Anexo D. Instrumento de medición

Instrucciones para el llenado del cuestionario

Estimado(a) participante:

Lea cuidadosamente cada una de las afirmaciones presentadas a continuación y marque con una “X” el recuadro que mejor refleje su opinión, experiencia o percepción, según la escala de calificación indicada. Seleccione solo una opción por pregunta. La información proporcionada será tratada de manera anónima, confidencial y exclusivamente con fines académicos.

Escala de valoración:

1 → Totalmente en desacuerdo

2 → Ni de acuerdo ni en desacuerdo

3 → Totalmente de acuerdo

Agradecemos su colaboración en el desarrollo de esta investigación.

	Responsabilidad penal de los almacenes temporales	1	2	3
	Dimensión. Diligencia en el control y custodia de la carga			
01	Los almacenes temporales aplican protocolos eficaces para prevenir el ocultamiento de drogas en la carga bajo su custodia.			
02	La ausencia de protocolos claros de control incrementa el riesgo de contaminación de contenedores con sustancias ilícitas.			
03	La supervisión constante del movimiento de contenedores contribuye a reducir el riesgo de tráfico ilícito de drogas en los almacenes temporales.			
04	Los almacenes temporales carecen de mecanismos adecuados para monitorear el ingreso y salida de contenedores.			
	Dimensión. Conductas de omisión o complicidad en actos ilícitos			
05	La omisión en reportar irregularidades o sospechas constituye un factor que favorece la comisión del delito de tráfico ilícito de drogas.			
06	Los representantes de almacenes temporales no siempre denuncian oportunamente hechos vinculados al tráfico ilícito de drogas.			
07	Algunos almacenes temporales han sido objeto de investigaciones por presunta complicidad o encubrimiento en delitos de tráfico ilícito de drogas.			
08	La existencia de antecedentes de encubrimiento afecta la credibilidad y responsabilidad penal de los almacenes.			

	Dimensión. Coordinación interinstitucional y cumplimiento normativo			
09	Los almacenes temporales colaboran activamente con las autoridades (PNP, SUNAT, APN) en la detección de actos ilícitos.			
10	La falta de coordinación entre almacenes y autoridades facilita la ejecución del tráfico ilícito de drogas.			
11	Los almacenes temporales cumplen con las normas aduaneras y de seguridad exigidas para la prevención del tráfico ilícito de drogas.			
12	Las auditorías internas son eficaces para detectar negligencias que puedan derivar en responsabilidad penal.			

	Delito de tráfico ilícito de drogas	1	2	3
	Dimensión. Droga acondicionada en el mismo producto			
1	La modalidad de droga acondicionada en productos lícitos es frecuente en las exportaciones del puerto del Callao.			
2	Los almacenes temporales presentan deficiencias para detectar droga camuflada en la carga.			
3	Los procedimientos de verificación de carga en los almacenes temporales son insuficientes para detectar sustancias ilícitas.			
4	El fortalecimiento de los controles de carga reduciría significativamente los casos de tráfico ilícito de drogas.			
	Dimensión. “Rip-off” o “preñado”			
5	Existen casos en los que los contenedores son contaminados después de haber pasado los controles aduaneros iniciales.			
6	La manipulación de contenedores luego de su revisión refleja fallas en la cadena de seguridad portuaria.			
7	La intervención de trabajadores portuarios en la manipulación indebida de contenedores facilita el tráfico ilícito de drogas.			
8	Los almacenes temporales no siempre garantizan la integridad física de los precintos de seguridad.			
	Dimensión. Acondicionamiento en embarcación			
9	La modalidad de acondicionamiento de droga en estructuras de embarcaciones es cada vez más frecuente en el puerto del Callao.			
10	Las medidas de control adoptadas por los almacenes no logran prevenir el acondicionamiento de droga en las naves.			
11	Algunos trabajadores de los almacenes temporales participan o colaboran indirectamente con redes de tráfico ilícito de drogas.			
12	La falta de supervisión del personal interno aumenta la posibilidad de connivencia con organizaciones criminales.			

