



Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión

Facultad de Derecho y Ciencias Políticas
Escuela Profesional de Derecho y Ciencias Políticas

Factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca, 2025

Tesis

Para optar el Título Profesional de Abogado

Autoras

Norma Virginia Romero Tamara

Karina Yorahm Motta Diaz

Asesor

Dr. Oscar Alberto Bailón Osorio

O. Alberto Bailón Osorio

ABOGADO

C.A.H. 245

Huacho – Perú
2026



Reconocimiento - No Comercial – Sin Derivadas - Sin restricciones adicionales

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>

Reconocimiento: Debe otorgar el crédito correspondiente, proporcionar un enlace a la licencia e indicar si se realizaron cambios. Puede hacerlo de cualquier manera razonable, pero no de ninguna manera que sugiera que el licenciante lo respalda a usted o su uso. **No Comercial:** No puede utilizar el material con fines comerciales. **Sin Derivadas:** Si remezcla, transforma o construye sobre el material, no puede distribuir el material modificado. **Sin restricciones adicionales:** No puede aplicar términos legales o medidas tecnológicas que restrinjan legalmente a otros de hacer cualquier cosa que permita la licencia.



UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

LICENCIADA

(Resolución de Consejo Directivo N° 012-2020-SUNEDU/CD de fecha 27/01/2020)

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

METADATOS

DATOS DEL AUTOR (ES):		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	FECHA DE SUSTENTACIÓN
Norma Virginia Romero Tamara	44370512	18/05/2026
Karina Yorahm Motta Diaz	44647472	18/05/2026
DATOS DEL ASESOR:		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	CÓDIGO ORCID
Oscar Alberto Bailón Osorio	31663048	0000-0002-7294-3548
DATOS DE LOS MIEMBROS DE JURADOS – POSGRADO-MAESTRÍA:		
NOMBRES Y APELLIDOS	DNI	CODIGO ORCID
Miguel Hernán Yengle Ruiz	18073658	https://orcid.org/0000-0002-7148-4677
Juan Miguel Juárez Martínez	16754186	https://orcid.org/0000-0001-8959-1270
Liubisa Jazminka Yong Becaj	15761281	https://orcid.org/0000-0002-5031-8346

DEDICATORIA

A mis queridos padres, por ser la base de mis valores, por su apoyo incondicional y por enseñarme que el esfuerzo y la perseverancia son el camino hacia el éxito. Este título no solo lleva mi nombre, sino también el de ustedes, que han sido mis guías y mi ejemplo de vida.

Norma Virginia Romero Tamara

Dedico este logro a Dios, por iluminar mi senda y ser mi fuente de fortaleza y guía. A mis padres, por su apoyo constante e incondicional, que me permitió crecer y superarme. A mi hijo, motor e inspiración que me impulsó a alcanzar mi meta profesional, gracias a su amor y comprensión durante mi desarrollo académico y profesional.

Karina Yorahm Motta Diaz

AGRADECIMIENTO

A mis amadas hijas, Anny y Adira,

ustedes son mi fuerza y mi inspiración. Cada noche de estudio y cada desafío superado tuvo como motor el deseo de darles un mejor futuro. Este logro es para que sepan que, con amor, fe y determinación, todo es posible.

Norma Virginia Romero Tamara

A mis maestros de la Universidad, quienes me orientaron durante mis años de estudiante de pre grado y una vez más, en las aulas de posgrado, para persistir en el largo camino hacia el conocimiento del derecho, en un contexto de vida laboral activa y nuestra normativa dinámica.

Agradezco profundamente a mis padres y hermanos por su apoyo, paciencia y compañía durante todo este proyecto, por acompañarme en los retos y celebrar juntos cada logro.

Karina Yorahm Motta Diaz

ÍNDICE

DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1 Descripción de la realidad problemática	1
1.2 Formulación del problema	2
1.2.1 Problema general	2
1.2.2 Problemas específicos	2
1.3 Objetivos de la investigación	2
1.3.1 Objetivo general	2
1.3.2 Objetivos específicos	2
1.4 Justificación de la investigación	3
1.5 Delimitación del estudio	4
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	5
2.1 Antecedentes de la investigación	5
2.1.1 Investigaciones internacionales	5
2.1.2 Investigaciones nacionales	7
2.2 Bases teóricas	9
2.3 Bases filosóficas	14
2.4 Definiciones de términos básicos	15
2.5 Hipótesis de investigación	15
2.5.1 Hipótesis general	15
2.5.2 Hipótesis específicas	15
2.6 Operacionalización de las variables	16

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA	18
3.1 Diseño de la investigación	18
3.2 Población y muestra	18
3.2.1 Población	18
3.2.2 Muestra	18
3.3 Técnicas de recolección de datos	20
3.4 Técnicas para el procesamiento de la información	20
3.5 Matriz de consistencia	20
 CAPÍTULO IV. RESULTADOS	 21
4.1 Análisis de resultados	21
4.2. Contrastación de hipótesis	28
 CAPÍTULO V. DISCUSIÓN	 33
5.1. Discusión de resultados	33
 CAPÍTULO VI. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	 36
6.1. Conclusiones	36
6.2. Recomendaciones	37
CAPITULO VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	38
 ANEXOS	 40
Anexo 1: Matriz de Consistencia	41
Anexo 2: Instrumentos	42
Anexo 3: Confiabilidad de los instrumentos	46
Anexo 4: Base de datos	48

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Categoría de factores en el procesamiento de la escena de crimen	21
Tabla 2. Categoría del factor humano	22
Tabla 3. Categoría del factor tecnológico	23
Tabla 4. Categoría del factor externo	24
Tabla 5. Categoría de la responsabilidad penal por hechos de tránsito	25
Tabla 6. Categoría de la responsabilidad penal en delitos dolosos	26
Tabla 7. Categoría de la responsabilidad penal en delitos culposos	27
Tabla 8. Prueba de Normalidad de los factores en el procesamiento de la escena de crimen	28
Tabla 9. Prueba de Normalidad de la responsabilidad penal por hechos de tránsito	29
Tabla 10. Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal por hechos de tránsito (RPHT)	30
Tabla 11. Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal en delitos dolosos (RPDD)	31
Tabla 12. Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal en delitos culposos (RPDC)	32

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Factores en el procesamiento de la escena de crimen	21
Figura 2. Factor humano	22
Figura 3. Factor tecnológico	23
Figura 4. Factor externo	24
Figura 5. Responsabilidad penal por hechos de tránsito	25
Figura 6. Responsabilidad penal en delitos dolosos	26
Figura 7. Responsabilidad penal en delitos culposos	27
Figura 8. Histograma y curva normal de los factores en el procesamiento de la escena de crimen	28
Figura 9. Histograma y curva normal de la responsabilidad penal por hechos de tránsito	29

RESUMEN

Objetivo: Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025. **Metodología:** La indagación fue de tipo aplicada, nivel correlacional, diseño no experimental, transversal y con enfoque cuantitativo. La muestra estuvo conformada por 28 participantes; se utilizó la encuesta como técnica y un cuestionario con 19 ítems para la variable X y 12 para la variable Y, analizados mediante la prueba Rho de Spearman. **Resultados:** Se confirmó la hipótesis alterna al obtener $p = 0.000 (< 0.05)$ y un coeficiente $Rho = 0.914$, lo que evidencia una correlación positiva muy alta, aceptándose H1. Además, el 71.4% considera que los factores del procesamiento de la escena son adecuados y el 67.9% percibe una alta responsabilidad penal en los hechos de tránsito. **Conclusión:** Se determinó una relación directa significativa entre los factores del procesamiento de la escena del crimen y la responsabilidad penal en accidentes de tránsito en Barranca, 2025.

Palabras claves: Factores de procesamiento, responsabilidad penal, delitos, factores.

ABSTRACT

Objective: To determine the direct relationship between factors in crime scene processing and criminal liability for traffic incidents in Barranca during 2025. Methodology: This applied, correlational, non-experimental, cross-sectional study employed a quantitative approach. The sample consisted of 28 participants. Data was collected using a survey with 19 items for variable X and 12 for variable Y, analyzed using Spearman's rho test. Results: The alternative hypothesis was confirmed with a p-value of 0.000 (< 0.05) and a rho coefficient of 0.914, indicating a very strong positive correlation. Therefore, H1 was accepted. Furthermore, 71.4% of participants considered the crime scene processing factors adequate, and 67.9% perceived a high level of criminal liability in traffic incidents. Conclusion: A significant direct relationship was found between crime scene processing factors and criminal liability in traffic accidents in Barranca in 2025.

Keywords: Processing factors, criminal liability, crimes, factors.

INTRODUCCIÓN

En el ámbito jurídico y criminalístico, el adecuado procesamiento de la escena del crimen constituye un elemento esencial para el esclarecimiento de los hechos y la determinación de responsabilidades penales. En los delitos vinculados a los accidentes de tránsito, este procedimiento adquiere especial relevancia, pues permite establecer con precisión la secuencia de los acontecimientos, la participación de los implicados y las posibles infracciones a las normas de tránsito.

Durante el año 2025, en la provincia de Barranca, se han registrado diversos casos donde la deficiente gestión de la escena del crimen ha generado controversias respecto a la imputación de responsabilidades. Dichas falencias, relacionadas con la preservación de evidencias, la documentación técnica o el manejo pericial, influyen directamente en la interpretación judicial y pueden alterar el curso de la justicia penal.

En este contexto, la presente indagación busca analizar de manera integral la relación existente entre los factores que intervienen en el procesamiento de la escena del crimen y la responsabilidad penal derivada de los hechos de tránsito. Con ello, se pretende aportar criterios técnicos y legales que fortalezcan la actuación de los operadores de justicia y contribuyan a una aplicación más equitativa del derecho en la jurisdicción de Barranca.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

En la actualidad, el manejo adecuado de la escena del crimen constituye un elemento esencial para el éxito en las indagaciones penales, especialmente en hechos de tránsito con víctimas o fallecidos. La Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (2020) advierte que una escena mal preservada compromete la validez de las pruebas, afectando la determinación de responsabilidades. Esta deficiencia inicial obstaculiza la justicia, sobre todo en contextos sin protocolos forenses ni recursos suficientes.

A nivel mundial, los siniestros viales continúan siendo causa principal de muertes. La Organización Mundial de la Salud (2023) estima unas 1.19 millones de víctimas fatales al año y millones de lesionados, concentrándose en países con bajos ingresos y débil infraestructura vial. En América Latina, según el Foro Internacional de Transporte (2017), los accidentes representan hasta el 2% del PIB, evidenciando pérdidas económicas y la necesidad de fortalecer tanto la seguridad vial como los procesos judiciales.

En Colombia, El País (2024) reporta que solo el 4% de las muertes viales llega a juicio, lo que refleja impunidad y debilidad institucional. Entre 2013 y 2023, más de 41,000 fallecimientos quedaron sin resolución judicial efectiva. En Perú, Rodríguez (2021) señala que en Tambopata, gran parte del personal policial no resguarda correctamente la escena, y la unidad especializada carece de equipos modernos. Asimismo, RPP Noticias (2025) informa que en el 2025 se registraron 370 accidentes con 430 fallecidos, concentrándose los casos en Lima.

En Barranca, la gestión de hechos viales con consecuencias penales enfrenta graves limitaciones técnicas y operativas. La falta de protocolos, capacitación insuficiente y escaso equipamiento dificultan la recolección de evidencias confiables, generando demoras, decisiones inconsistentes e impunidad. Estas deficiencias debilitan la administración de justicia y afectan los derechos de las víctimas. Por ello, fortalecer el procesamiento de la escena del crimen resulta clave para una respuesta penal más efectiva frente a los hechos de tránsito..

1.2 Formulación del problema

1.2.1 Problema general

¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025?

1.2.2 Problemas específicos

- ¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025?
- ¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025?

1.3 Objetivos de la investigación

1.3.1 Objetivo general

Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

1.3.2 Objetivos específicos

- Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.
- Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

1.4 Justificación de la investigación

Justificación teórica

La indagación se sustenta en la importancia del procesamiento correcto de la escena del crimen para determinar la responsabilidad penal en hechos de tránsito. Se consideraron teorías que explican cómo la labor técnico-científica en la recolección de evidencias fortalece los procesos judiciales.

Justificación práctica

La indagación tiene valor práctico al evidenciar que un adecuado tratamiento de la escena del crimen mejora la determinación de la responsabilidad penal y optimiza la labor pericial.

Justificación social

El estudio resalta que una correcta gestión de la escena del crimen fortalece la justicia y la confianza ciudadana, beneficiando a la población de Barranca.

Justificación metodológica

Se aplicó la técnica de encuesta con cuestionarios de 19 ítems para la variable X y 12 para la variable Y, asegurando una recolección de datos confiable para la indagación.

1.5 Delimitación del estudio

Delimitación espacial

La presente indagación se desarrolló con los efectivos policiales de la comandancia de Barranca, ubicada en la provincia del mismo nombre.

Delimitación social

El grupo objetivo estuvo conformado por los agentes de tránsito pertenecientes a la comandancia policial de Barranca.

Delimitación temporal

El estudio se desarrolló entre mayo y septiembre de 2025, desde la recolección de datos hasta la comprobación de hipótesis.

Delimitación conceptual

Se abordaron conceptos sobre el procesamiento de la escena del crimen y la responsabilidad penal en hechos de tránsito en Barranca.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1 Investigaciones internacionales

Widyo (2022), en su indagación titulada “La responsabilidad de los delitos de tránsito que causaron lesiones y muerte”, desarrollada en Indonesia, tuvo como objetivo analizar la responsabilidad legal de los autores de accidentes de tráfico conforme al Código Penal y la Ley N.º 22 de 2009, además de identificar los factores que originan accidentes fatales y las sanciones correspondientes. La metodología fue jurídico-normativa con enfoque descriptivo-analítico, basada en revisión de literatura y fuentes jurídicas primarias, secundarias y terciarias. Los resultados demostraron que los responsables pueden recibir penas de hasta seis años de prisión, multas elevadas, suspensión de licencias y obligación de indemnizar. En conclusión, muchos accidentes son prevenibles y se asocian a conductas negligentes, por lo que urge promover mayor disciplina y respeto vial.

Riskandar (2023), en su indagación titulada “La responsabilidad penal por negligencia del conductor de un vehículo a motor que provoca un accidente de tráfico”, efectuada en Indonesia, tuvo como objetivo analizar los factores que causan accidentes viales por negligencia y examinar la responsabilidad penal derivada de dichos actos. La metodología empleó un enfoque jurídico-empírico y descriptivo-analítico, sustentado en teorías sobre aplicación de la ley y responsabilidad penal, utilizando fuentes bibliográficas y análisis cualitativo. Los resultados evidenciaron que la principal causa de accidentes es el factor humano, seguido del mal estado vehicular, deficiencias viales y factores climáticos. En conclusión, la responsabilidad

penal de los conductores se rige por el procedimiento penal común, desde la indagación hasta el proceso judicial.

Gunawan y Saptomo (2024), en su indagación denominada “Reforma de la responsabilidad penal de los infractores de tránsito con resultado de muerte de la víctima”, realizada en Indonesia, tuvo como objetivo analizar el sistema de responsabilidad penal en casos de muertes por accidentes de tránsito y proponer reformas para fortalecer su eficacia. La metodología consistió en revisión normativa y análisis de problemas en la aplicación de la ley. Los resultados mostraron que las sanciones vigentes no generan un efecto disuasorio y que la falta de aplicación uniforme obstaculiza la justicia. En conclusión, se plantea reformar el sistema penal con sanciones más severas, aplicación coherente y campañas de concientización vial.

Espin y Medina (2024), en su indagación titulada “Responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito: un análisis jurídico comparativo”, desarrollada en Costa Rica, tuvo como objetivo examinar la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito mediante un análisis comparativo entre Ecuador y Chile. La metodología fue cualitativa, basada en revisión doctrinaria, normativa y jurisprudencial, complementada con entrevistas a especialistas en derecho y seguridad vial. Los resultados revelaron vacíos legales y deficiencias en la regulación actual. En conclusión, se recomienda actualizar los marcos normativos, fortalecer la educación vial y promover la corresponsabilidad entre peatones, conductores y autoridades.

Alfaro y Linares (2020), en su indagación denominada “La responsabilidad penal y civil en el homicidio y lesiones culposas resultantes de un accidente de tránsito terrestre”, efectuada en El Salvador, tuvo como objetivo diferenciar los procedimientos penales y civiles aplicables en casos de homicidios y lesiones

culposas derivados de accidentes de tránsito. La metodología fue jurídico-doctrinaria y documental, sustentada en análisis normativo, jurisprudencial y bibliográfico. Los resultados evidenciaron diferencias sustanciales entre ambos procesos y la necesidad de interpretar adecuadamente la ley especial sobre accidentes de tránsito. En conclusión, se detectaron vacíos legales y prácticas erróneas en la aplicación normativa, recomendándose reformas que fortalezcan el proceso probatorio y eviten basar la responsabilidad solo en la inspección policial.

2.1.2 Investigaciones nacionales

Rodríguez (2021), en su indagación titulada “Factores de riesgo en el procesamiento de la escena de crimen y su asociación con la responsabilidad penal por hechos de tránsito en la provincia de Tambopata – 2020”, tuvo como objetivo determinar cómo los factores de riesgo en la escena del crimen se relacionan con la responsabilidad penal en delitos de tránsito. La metodología fue no experimental, transversal y de diseño descriptivo-correlacional, con una muestra de 62 especialistas. El resultado mostró una asociación significativa entre los factores humanos, tecnológicos y ambientales y la determinación de responsabilidad penal. En conclusión, la deficiente intervención en la escena afecta la recolección de evidencias y genera riesgos de impunidad e inseguridad jurídica.

Proaño (2022), en su estudio titulado “Factores contaminantes en la escena del crimen y su esclarecimiento en los delitos de homicidio culposos en accidente de tránsito presentados en la fiscalía de Ventanilla, 2019”, tuvo como objetivo determinar si los factores contaminantes influyen en el esclarecimiento de los delitos de homicidio culposo. La metodología fue de tipo aplicativo, con enfoque cuantitativo, nivel descriptivo y explicativo, y diseño mixto; participaron 40

profesionales entre policías y fiscales. El resultado arrojó un coeficiente Rho de Spearman de 0.918 ($p < 0.005$), evidenciando una fuerte relación. En conclusión, los factores contaminantes, principalmente humanos y tecnológicos, dificultan la obtención de pruebas confiables y el correcto esclarecimiento de los hechos.

Ríos (2023), en su indagación titulada “Análisis técnico de la reconstrucción de los accidentes de tránsito y la responsabilidad penal en el distrito de Echarati, 2019–2022”, tuvo como objetivo conocer el efecto del análisis técnico de reconstrucción de accidentes en la determinación de la responsabilidad penal. La metodología fue cualitativa, con diseño fenomenológico, mediante entrevistas y análisis de informes policiales. El resultado evidenció falta de capacitación y manejo inadecuado de evidencias. En conclusión, la deficiente reconstrucción técnica limita la identificación precisa de responsabilidades en accidentes de tránsito.

Fasanando (2020), en su indagación titulada “La imperfección de la escena del crimen en accidentes de tránsito y su incidencia en la investigación de los operadores de justicia del distrito de Tarapoto, 2019”, tuvo como objetivo determinar la incidencia de las imperfecciones en la escena del crimen sobre la labor investigativa. La metodología fue aplicada, cuantitativa, descriptiva y correlacional, con 15 operadores de justicia como muestra censal. El resultado mostró una correlación significativa ($r = 0.533$; $p < 0.05$). En conclusión, una escena contaminada limita la obtención de pruebas y dificulta el trabajo de los operadores judiciales.

Florián, Recalde, Morales y Ulloa (2023), en su indagación titulada “La autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito y la responsabilidad penal, Perú 2023”, tuvo como objetivo analizar cómo la autopuesta

en peligro incide en la determinación de la responsabilidad penal. La metodología fue cualitativa con diseño fenomenológico, aplicando entrevistas a 8 especialistas en derecho penal. El resultado evidenció que los casos de autopuesta en peligro son explicados por la imputación objetiva. En conclusión, cuando la víctima actúa con imprudencia o asume riesgos indebidos, se excluye la responsabilidad penal del conductor.

2.2 Bases teóricas

2.2.1. Factores en el procesamiento de la escena de crimen

2.2.1.1 La Criminalística

La Academia Iberoamericana de Criminalística (2012) señala que la criminalística aplica métodos científicos para analizar evidencias y apoyar a la justicia en la reconstrucción de hechos delictivos.

Cartagena, Donat, Barrero, Andreu, Cartagena y Miró (2016) afirman que esta disciplina estudia el delito para identificar al autor y aportar pruebas objetivas que fortalezcan la acción judicial.

2.2.1.2 Clasificación de la escena del crimen:

Mendoza (2015) indica que las escenas abiertas abarcan espacios amplios, como calles o áreas públicas, donde la indagación se complica por factores ambientales, presencia de animales o intervención humana que pueden alterar o destruir las evidencias.

Aiquipa y Huaroc (2016) señalan que las escenas cerradas resultan más manejables, ya que permiten aislar fácilmente los indicios y controlar el ingreso de personas ajenas al caso, garantizando la conservación de las pruebas.

Asimismo, Aiquipa y Huaroc (2016) explican que las escenas mixtas combinan zonas abiertas y cerradas, lo que incrementa su complejidad. En estos casos, la indagación debe realizarse desde el exterior hacia el interior, prestando especial atención a las posibles rutas de escape del implicado.

2.2.1.3 Principios criminalísticos para el procesamiento de la escena

Silva (2019) clasifica los principios de la criminalística en tres grupos. En primer lugar, los principios rectores durante el procesamiento del lugar de los hechos, que incluyen el principio de no prejuicio, el cual exige al perito mantener neutralidad; el de transferencia, que reconoce el intercambio de indicios entre autor, víctima y entorno; el de rareza, que resalta los rastros inusuales en la escena; el de fijación, que busca preservar el lugar mediante registros gráficos o planimétricos; el de inmediatez, que demanda una inspección rápida para evitar alteraciones; y el de probabilidad, que permite formular hipótesis hasta alcanzar certeza eliminando la duda.

En segundo lugar, los principios aplicados al análisis de evidencias contemplan la identidad, que diferencia cada indicio; la correspondencia de características, donde el contacto entre cuerpos genera huellas; la producción, que señala que el autor deja rastros como ADN o huellas; la certeza, que valida la procedencia del indicio en laboratorio; y la reconstrucción de hechos, que reproduce la dinámica del suceso para verificar coherencia entre pruebas y testimonios.

Finalmente, los principios rectores en la elaboración del pronunciamiento pericial comprenden la veracidad, que obliga al experto a la honestidad; la objetividad, que requiere análisis imparcial; la argumentación, que sustenta el informe con base técnico-científica; la legalidad, que garantiza el respeto al marco

jurídico; y la reserva, que protege la confidencialidad del proceso sin afectar derechos de terceros.

2.2.1.4 Métodos de búsqueda en la escena del crimen

Silva (2019) señala que los métodos de búsqueda en criminalística se dividen en dos tipos: tradicionales y complementarios. Los tradicionales incluyen el método lineal o peine, donde los peritos avanzan en línea recta y giran al llegar al extremo del área, y el método de espiral o reloj, donde se desplazan en círculos hacia dentro o fuera del punto central.

Los métodos complementarios comprenden el punto fijo, usado en espacios reducidos; punto a punto, donde se recorren zonas mediante referencias sucesivas; radial, con desplazamientos desde un centro común; abanico, con recorridos de ida y vuelta en ángulos agudos; y rejilla o cuadrícula, que combina el avance lineal y el espiral para cubrir el área con precisión.

2.2.1.5 Dimensiones

Rodríguez (2021) define los factores de riesgo como los elementos que pueden alterar el manejo de las evidencias y afectar la pureza de la escena.

➤ **Factor humano**

Maguiña (2018) señala que este factor incluye a policías, fiscales o curiosos cuya presencia puede modificar los indicios, sea de forma voluntaria o no.

➤ **Factor tecnológico**

Según Maguiña (2018), este factor depende del uso y conocimiento de los equipos criminalísticos, cuyo mal manejo puede generar errores.

➤ **Factor externo**

Maguiña (2018) indica que este factor comprende el ambiente y otros elementos externos que pueden comprometer la integridad de la evidencia.

2.2.2. La responsabilidad penal

2.2.2.1 Explicación

Bacigalupo et al. (2019) sostienen que una persona puede ser penalmente responsable por actos que resulten de su intención consciente o por incumplir su deber de cuidado.

Varela y Rojas (2021) mencionan que la responsabilidad se configura como un concepto que adquiere sentido desde distintos enfoques, los cuales influyen en la comprensión del delito y la sanción.

Oramos (2010) explica que la responsabilidad penal surge al cometer un acto ilícito considerado infracción penal, estrechamente vinculado al principio de la pena.

2.2.2.2 Accidentes de tránsito y sanciones

Caso (2020) describe el accidente de tránsito como un suceso en el que intervienen factores humanos, vehiculares, viales y ambientales, originado por imprudencia, descuido o falta de pericia, que puede causar daños físicos, materiales o incluso la muerte.

El Ministerio Público – Fiscalía de la Nación (2024) precisa que no todo accidente constituye delito, especialmente si solo hay daños materiales sin afectar a otras personas. Sin embargo, se tipifica como delito cuando el conductor incumple normas de tránsito, conduce ebrio o sin licencia, o causa lesiones o muertes por su

accionar. En contraste, si el peatón actúa de forma imprudente y provoca el accidente, no existe responsabilidad penal del conductor.

Respecto a las sanciones, el Ministerio Público – Fiscalía de la Nación (2024) indica que los accidentes con consecuencias graves se sancionan como lesiones culposas agravadas, con penas de cuatro a seis años, o como homicidio culposo, con condenas de cuatro a ocho años de prisión.

2.2.2.3 Clases de accidentes de tránsito

Ríos (2023) clasifica los accidentes de tránsito en tres tipos principales. Las colisiones ocurren cuando dos vehículos chocan, pudiendo ser frontales, posteriores o laterales, según el punto de impacto. Las volcaduras se producen por la pérdida de estabilidad del vehículo, generando un giro lateral o frontal, denominadas volcadura en tonel o en campana, respectivamente. Finalmente, los atropellamientos surgen del impacto entre un vehículo y un peatón, donde el cuerpo de la víctima puede ser proyectado hacia adelante debido a la fuerza del golpe.

2.2.2.4 Dimensiones

➤ **Responsabilidad penal en delitos dolosos**

Forero (2017) indica que este tipo de responsabilidad surge cuando el individuo actúa con plena conciencia y voluntad de ejecutar una conducta ilícita. Es decir, sabe que su proceder infringe la ley y, aun así, desea realizarlo, configurando así el dolo como la unión de conocimiento e intención.

➤ **Responsabilidad penal en delitos culposos**

Llontop (2021) explica que en este caso la falta no se comete con intención, sino por descuido, torpeza o falta de previsión. El infractor no busca causar daño, pero su actuar imprudente genera consecuencias negativas, como sucede frecuentemente en accidentes de tránsito, donde el resultado lesivo proviene de una acción no deliberada pero sí negligente.

2.3 Bases filosóficas

Base filosófica de evasión tributaria

Checo (2012) sostiene que la criminalística surgió a fines del siglo XIX como una ciencia que emplea métodos técnicos para esclarecer delitos. Su primera definición fue dada por el juez austriaco Hanns Gross en 1892, marcando el inicio de una disciplina que integró saberes de la medicina legal, la balística y la dactiloscopia, consolidando su carácter científico.

Burgos (2010) plantea que la criminología se fundamenta en las corrientes filosóficas del Iluminismo, destacando a Cesare Beccaria como su principal impulsor. Esta corriente, sustentada en las ideas del contrato social propuestas por Hobbes, Montesquieu y Rousseau, buscaba explicar la conducta delictiva desde la razón y el orden social, garantizando equilibrio y convivencia.

Base filosófica de responsabilidad penal

Compliance360 (2023) explica que la responsabilidad penal de las personas jurídicas tiene su origen en una sentencia dictada en Estados Unidos en 1909, la cual permitió atribuir culpa penal a las corporaciones. Este fallo del Tribunal Supremo representó un avance histórico, al reconocer el poder de las empresas y la necesidad

de imponer mecanismos legales que sancionen las conductas ilícitas dentro del ámbito empresarial.

2.4 Definiciones de términos básicos

- Delito. El Ministerio Público Fiscalía de la Nación (2024) lo define como toda acción contraria a la ley que merece sanción.
- Escena del crimen. Meza, Melgar y Aguirre (s.f.) la describen como el lugar donde ocurre un hecho delictivo y se recogen evidencias para su esclarecimiento.
- Impericia. Etecé (2022) la entiende como la falta de habilidad o experiencia para ejecutar una acción correctamente.
- Preservación de evidencias. Serrano (2024) indica que consiste en proteger las pruebas para evitar su alteración o pérdida.
- Contaminación de la escena. Samudio, Loo y Salazar (2023) la definen como cualquier cambio o manipulación que afecte la integridad de las pruebas.
- Factores de riesgo de la seguridad vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024) los considera elementos o acciones que aumentan la posibilidad de accidentes.

2.5 Hipótesis de investigación

2.5.1 Hipótesis general

- Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

2.5.2 Hipótesis específicas

- Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.
- Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

2.6 Operacionalización de las variables

Variables	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Instrumento
Factores en el procesamiento de la escena de crimen	Rodríguez (2021) indica que los factores de riesgo son los elementos que participan en el manejo de evidencias y que pueden generar o no la alteración de la escena del crimen.	Se medirá la variable mediante tres dimensiones: factor humano, tecnológico y externo, con indicadores como control, custodia y coordinación, utilizando una escala Likert.	Factor Humano	• Intervención • Aseguramiento • Coordinación • Capacitación	1-11	Cuestionario de Factores en el procesamiento de la escena de crimen
			Factor Tecnológico	• Tecnología • Custodia	12-14	
			Factor Externo	• Control • Protección • Procesamiento	15-19	
Responsabilidad penal por hechos de tránsito	Bacigalupo et al. (2019) sostienen que una persona puede ser penalmente responsable por actos cometidos con intención o por incumplir su deber de cuidado.	La variable se medirá en cuatro dimensiones con indicadores como hechos y culpabilidad, usando una escala Likert.	Responsabilidad penal en delitos dolosos	• Consciencia • Estado • Diligencias	1-6	Cuestionario de Responsabilidad penal por hechos de tránsito
			Responsabilidad penal en delitos culposos	• Conocimiento • Análisis • Registro	7-12	

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Diseño de la investigación

3.1.1 Tipo de indagación

Por la naturaleza del problema y los objetivos, la indagación fue aplicada, orientada a resolver situaciones prácticas (Chenet, 2018). Se realizó en un solo momento, por lo tanto, fue transversal.

3.1.2. Nivel de indagación

El nivel fue correlacional, al buscar la relación existente entre las variables del estudio (Bernal, 2012).

3.1.3. Diseño de indagación

El diseño fue no experimental, pues se observaron las variables en su entorno natural, sin manipulación (Hernández et al., 2014).

3.1.4 Enfoque de indagación

El enfoque fue cuantitativo, basado en la recolección y análisis numérico de datos (Flick, 2015).

3.2 Población y muestra

3.2.1 Población

La población estuvo compuesta por 60 policías de tránsito pertenecientes a la Comisaría de Barranca durante el año 2025.

3.2.2 Muestra

La muestra fue de 28 policías de tránsito de la misma comisaría en el 2025, determinada mediante la fórmula estadística correspondiente:

$$n = \frac{Z^2 PQN}{E^2(N-1) + Z^2 PQ}$$

Se obtiene:

$$n = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(60)}{(0.05)^2(59) + (1.96)^2(0.5)(0.5)} = 52 \text{ personas}$$

Muestra KISH (n)::

$$n = \frac{n_0}{1 + \frac{n_0}{N}}$$

Se sustituye:

$$n = \frac{52}{1 + \frac{52}{60}} = 28 \text{ personas}$$

Criterios de inclusión

- 1) Policías de tránsito de la Comisaría de Barranca.
- 2) Efectivos de tránsito sin dificultades comunicativas.
- 3) Personal que acepte participar libremente en la indagación.

Criterios de exclusión

- 1) Policías con funciones distintas al tránsito.
- 2) Efectivos con impedimentos para comunicarse.
- 3) Personal que no otorgue consentimiento voluntario.

Criterios éticos

- 1) Respeto: Valoración del aporte brindado por los participantes.
- 2) Beneficencia: La indagación no afecta su bienestar y genera nuevos aportes.
- 3) Justicia: Protección y confidencialidad total de la información recopilada.

3.3 Técnicas de recolección de datos

3.3.1 Técnicas

Se utilizó la encuesta como técnica principal para ambas variables, por permitir recopilar información directa del grupo participante con rapidez y pocos recursos. Su procesamiento se ampliará en el apartado de instrumentos.

3.3.2 Instrumentos

Se aplicó un cuestionario estructurado compuesto por 19 ítems para la variable factores en el procesamiento de la escena del crimen y 12 ítems para la variable responsabilidad penal, utilizando una escala de Likert modificada.

Validación

El cuestionario de factores de la escena del crimen presentó 3 dimensiones y 19 ítems, con una duración aproximada de 15 minutos (Anx 2).

El cuestionario de responsabilidad penal contó con 2 dimensiones y 12 ítems, aplicándose en un tiempo estimado de 15 minutos (Anx 2).

3.4 Técnicas para el procesamiento de la información

Se utilizó muestreo aleatorio simple, seleccionando a los participantes de manera al azar dentro de la institución. Para la obtención de datos se aplicó un cuestionario estructurado, organizando previamente la información recopilada. Los registros fueron procesados mediante SPSS 26.0, generando tablas y gráficos ordenados. Finalmente, se realizó el análisis estadístico correspondiente para la contraste de hipótesis, utilizando procedimientos propios de la estadística inferencial.

3.5 Matriz de consistencia

La representación explícita se verá en el Anexo 1.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados

4.1.1. Resultados de la variable factores en el procesamiento de la escena de crimen

Tabla 1

Categoría de factores en el procesamiento de la escena de crimen

	f	%	%v	%a
Bajo	0	0,0	0,0	0,0
Medio	8	28,6	28,6	28,6
Alto	20	71,4	71,4	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

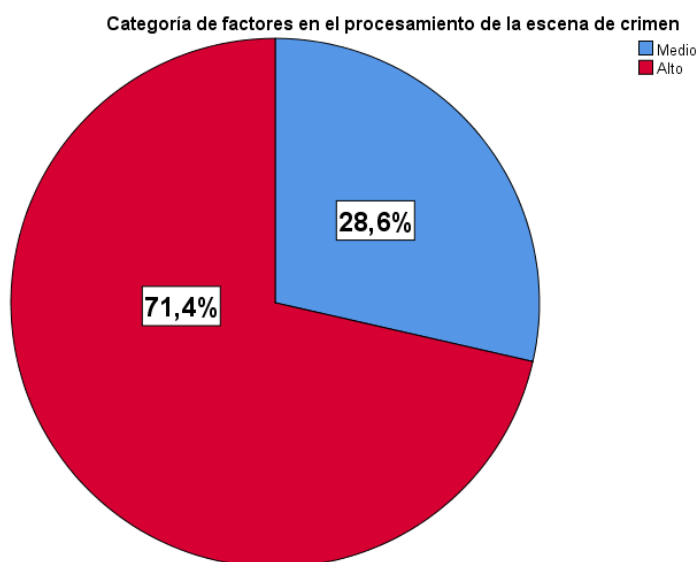


Figura 1. Factores en el procesamiento de la escena de crimen

A partir de los resultados obtenidos en la variable factores del procesamiento de la escena del crimen, se aplicó un cuestionario con 19 ítems organizados en tres dimensiones y calificados en tres niveles. Se observó que ningún participante consideró dichos factores en un nivel bajo. Asimismo, el 28.6 % los situó en un nivel medio, mientras que el 71.4 % los ubicó en un nivel alto dentro de la provincia analizada.

Tabla 2

Categoría del factor humano

	f	%	%v	%a
Bajo	1	3,6	3,6	3,6
Medio	8	28,6	28,6	32,1
Alto	19	67,9	67,9	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

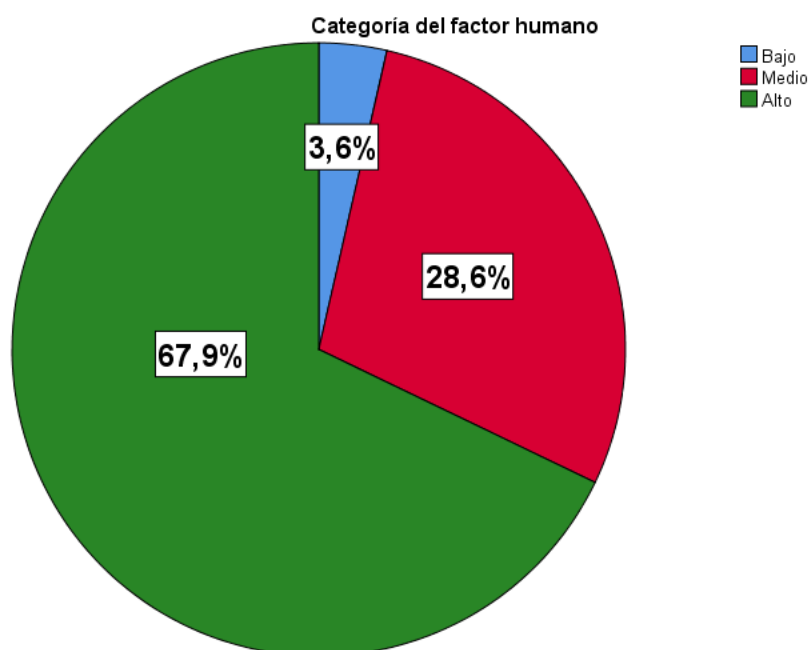


Figura 2. Factor humano

Respecto a los resultados de la dimensión factor humano dentro de la variable factores en el procesamiento de la escena del crimen, valorada en tres niveles, se identificó que el 3.6 % de los participantes lo ubicó en nivel bajo. Del mismo modo, el 28.6 % lo consideró en nivel medio y el 67.9 % lo situó en un nivel alto dentro de la provincia analizada.

Tabla 3

Categoría del factor tecnológico

	f	%	%v	%a
Bajo	2	7,1	7,1	7,1
Medio	17	60,7	60,7	67,9
Alto	9	32,1	32,1	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

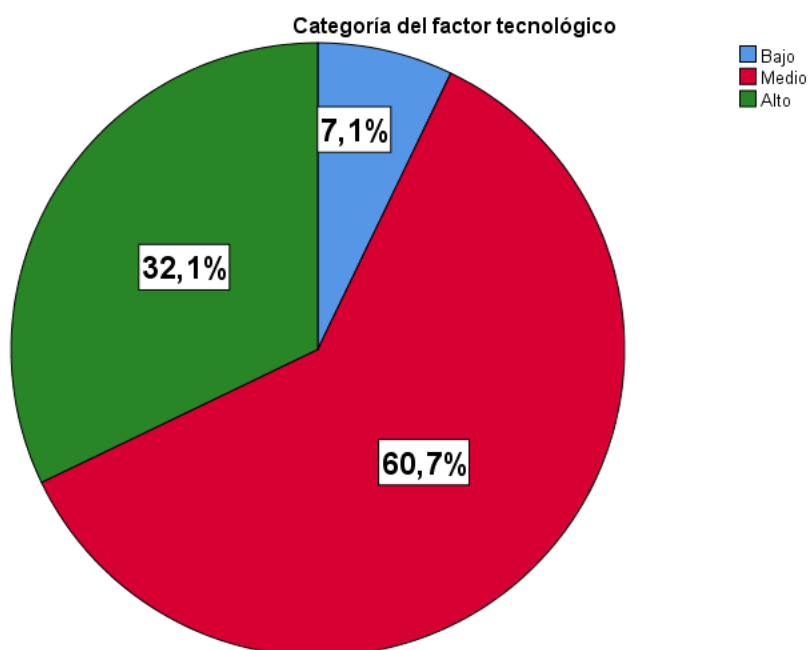


Figura 3. Factor tecnológico

En relación con la dimensión factor tecnológico de la variable factores en el procesamiento de la escena del crimen, evaluada en tres niveles, se observó que el 7.1 % de los participantes la calificó en nivel bajo. Además, el 60.7 % la consideró en nivel medio y el 32.1 % la ubicó en un nivel alto dentro del ámbito provincial analizado.

Tabla 4

Categoría del factor externo

	f	%	%v	%a
Bajo	0	0,0	0,0	0,0
Medio	10	35,7	35,7	35,7
Alto	18	64,3	64,3	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

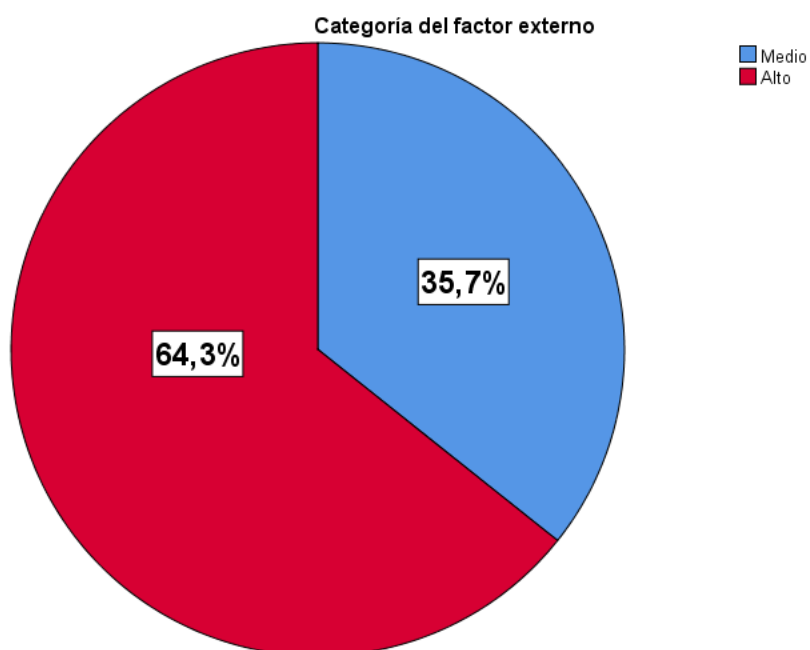


Figura 4. Factor externo

En cuanto a la dimensión factor externo dentro de la variable factores en el procesamiento de la escena del crimen, valorada en tres niveles, se evidenció que ningún participante la consideró en nivel bajo. Por otro lado, el 35.7 % la ubicó en un nivel medio y el 64.3 % la calificó en un nivel alto en la provincia evaluada.

4.1.2. Resultados de la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito

Tabla 5

Categoría de la responsabilidad penal por hechos de tránsito

	f	%	%v	%a
Deficiente	1	3,6	3,6	3,6
Regular	8	28,6	28,6	32,1
Elevada	19	67,9	67,9	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

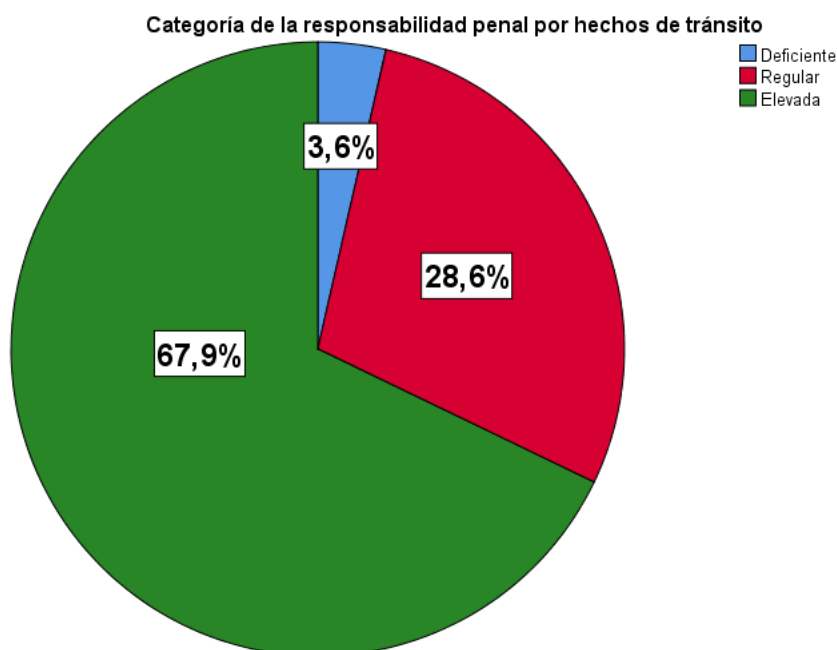


Figura 5. Responsabilidad penal por hechos de tránsito

Referente a los resultados obtenidos en la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito, evaluada mediante un cuestionario de 12 ítems distribuidos en dos dimensiones y calificadas en tres niveles, se identificó que el 3.6 % de los participantes la consideró en una categoría deficiente. Asimismo, el 28.6 % la ubicó en una categoría regular y el 67.9 % la situó en una categoría elevada dentro de la provincia analizada.

Tabla 6

Categoría de la responsabilidad penal en delitos dolosos

	f	%	%v	%a
Deficiente	2	7,1	7,1	7,1
Regular	11	39,3	39,3	46,4
Elevada	15	53,6	53,6	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

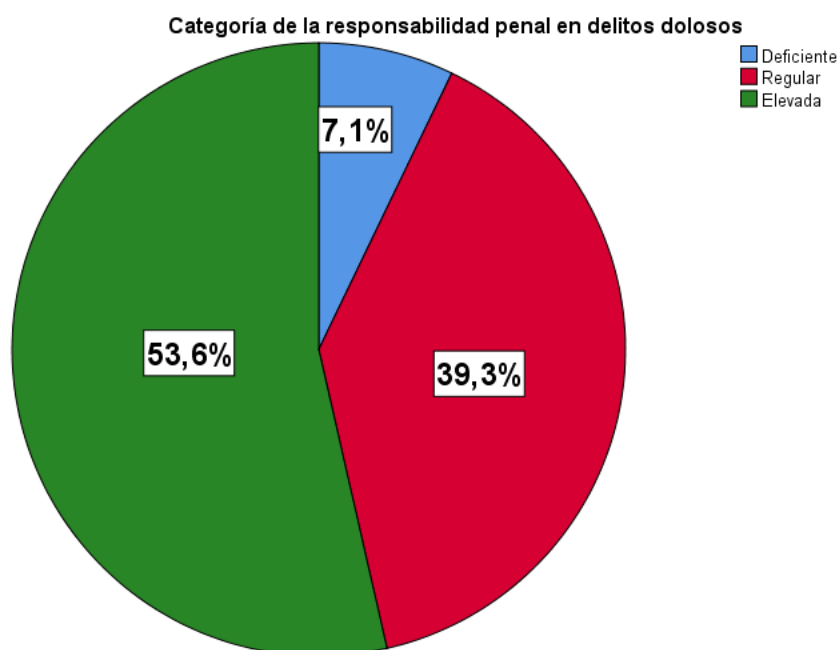


Figura 6. Responsabilidad penal en delitos dolosos

En relación con la dimensión responsabilidad penal en delitos dolosos, perteneciente a la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito y evaluada en tres niveles, se obtuvo que el 7.1 % de los participantes la calificó como deficiente. A su vez, el 39.1 % la ubicó en una categoría regular y el 53.6 % la consideró elevada dentro de la provincia analizada.

Tabla 7

Categoría de la responsabilidad penal en delitos culposos

	f	%	%v	%a
Deficiente	1	3,6	3,6	3,6
Regular	10	35,7	35,7	39,3
Elevada	17	60,7	60,7	100,0
Total	28	100,0	100,0	

Nota: Elaboración propia

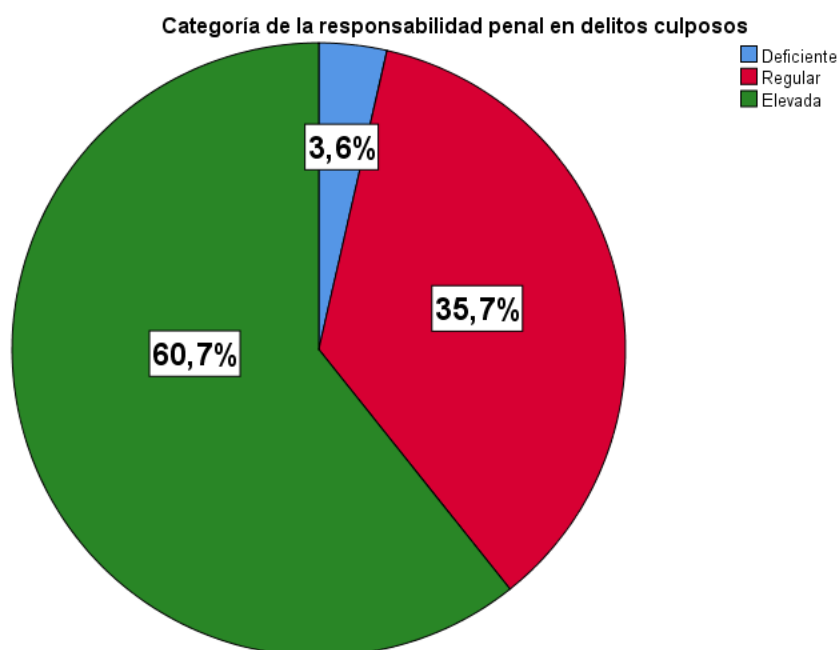


Figura 7. Responsabilidad penal en delitos culposos

En cuanto a la dimensión responsabilidad penal en delitos culposos, correspondiente a la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito y valorada en tres niveles, se evidenció que el 3.6 % de los participantes la ubicó en una categoría deficiente. Por otro lado, el 35.7 % la consideró regular y el 60.7 % la calificó como elevada dentro de la provincia analizada.

4.2. Contrastación de hipótesis

Prueba de normalidad de la variable factores en el procesamiento de la escena de crimen

H_0 : Los factores en el procesamiento de la escena de crimen no difieren de una dist. normal

H_1 : Los factores en el procesamiento de la escena de crimen difieren de una dist. normal

$\alpha = 0.05$ y prueba S-W, $n < 50$.

Tabla 8

Prueba de Normalidad de los factores en el procesamiento de la escena de crimen

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
FPEC	,885	28	,003

a. Crrcn Sgnfc Lllfrs

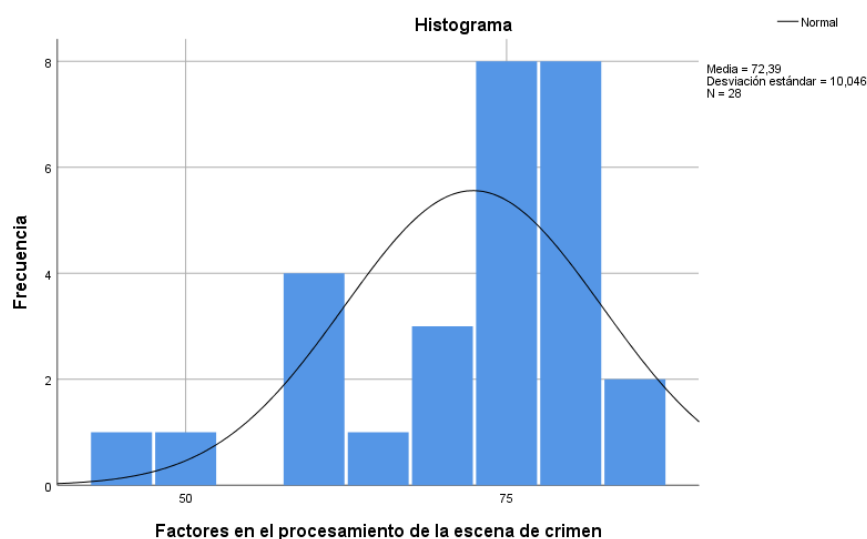


Figura 8. Histograma y curva normal de los factores en el procesamiento de la escena de crimen

Conclusión

Como $p = 0.032 < 0.05 \Rightarrow$ se descarta H_0 ; la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito no presenta dist. normal.

Prueba de normalidad de la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito

H_0 : La responsabilidad penal por hechos de tránsito no difieren de una dist. normal

H_1 : La responsabilidad penal por hechos de tránsito difieren de una dist. normal

$\alpha = 0.05$ y prueba S-W, $n < 50$.

Tabla 9

Prueba de Normalidad de la responsabilidad penal por hechos de tránsito

	Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.
RPHT	,918	28	,030

a. Crren Sgnfc Lllfrs

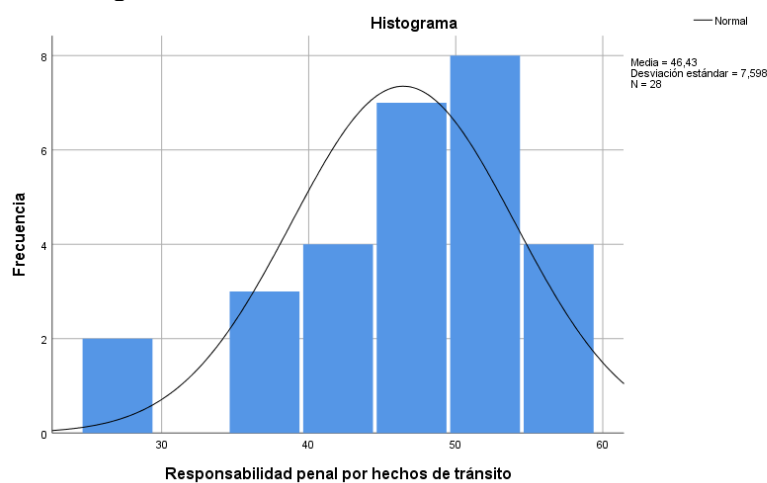


Figura 9. Histograma y curva normal de la responsabilidad penal por hechos de tránsito

Conclusión

Como $p = 0.030 < 0.05 \Rightarrow$ se descarta H_0 ; la variable responsabilidad penal por hechos de tránsito no posee dist. normal.

Hipótesis general

H_0 : No existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

H_1 : Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

Tabla 10

Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal por hechos de tránsito (RPHT)

			FPEC	RPHT
Rho de Spearman	FPEC	r	1,000	,914**
		p	.	,000
		N	28	28
	RPHT	r	,914**	1,000
		p	,000	.
		N	28	28

** $p < 0.01$

Conclusión

$\text{Sig.} = 0.000 < 0.05 \Rightarrow H_0$ descartada; $r = 0.914$ correlación muy alta positiva entre FPEC y RPHT.

Hipótesis específica 1

H_0 : No existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

H_1 : Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

Tabla 11

Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal en delitos dolosos (RPDD)

			FPEC	RPDD
Rho de Spearman	FPEC	r	1,000	,888**
		p	.	,000
		N	28	28
	RPDD	r	,888**	1,000
		p	,000	.
		N	28	28

** $p < 0.01$

Conclusión

Sig. = 0.000 < 0.05 $\Rightarrow H_0$ rechazada; $r = 0.888$ evidencia correlación positiva alta entre los FPEC y la RPDDHT.

Hipótesis específica 2

H₀: No existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

H₁: Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.

Tabla 12

Correlación entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen (FPEC) y la responsabilidad penal en delitos culposos (RPDC)

			FPEC	RPDC
Rho de Spearman	FPEC	r	1,000	,898**
		p	.	,000
		N	28	28
	RPDC	r	,898**	1,000
		p	,000	.
		N	28	28

** p<0.01

Conclusión

Sig. = 0.000 < 0.05 $\Rightarrow$ H₀ rechazada; r = 0.898 indica correlación positiva alta entre los FPEC y RPDCHT.

CAPÍTULO V

DISCUSIÓN

5.1. Discusión de resultados

- Los hallazgos de la presente indagación demuestran una conexión directa entre los componentes vinculados al tratamiento técnico de la escena del delito y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca – 2025. $r = 0.914$ refleja una asociación muy elevada y positiva. Esto se explica debido a la asistencia rápida de las autoridades competentes, el cumplimiento del protocolo de preservación del lugar afectado, así como la adopción de medidas que impiden el ingreso de terceros que puedan perjudicar indicios relevantes.
- Asimismo, se determinó una relación significativa entre la gestión del escenario delictivo y la responsabilidad penal en delitos dolosos de tránsito en la localidad de estudio. Con $r = 0.888$ se evidencia una correlación alta positiva. Lo sustenta la presencia del Ministerio Público y la coordinación operativa con la Policía Nacional, además de las acciones preventivas frente a la contaminación de rastros materiales. De igual modo, influye el nivel de capacitación de quienes operan equipos especializados en criminalística vial.
- Del mismo modo, se constató vinculación positiva alta ($r = 0.898$) en el caso de delitos culposos asociados a accidentes de tránsito. Ello se asocia a la existencia de instrumentos modernos, el resguardo correcto de evidencias, el control del entorno y la protección frente a factores externos que puedan alterar los vestigios recogidos.

- Además, se apreció que el factor humano alcanza un nivel elevado. La intervención de policías, fiscales y testigos adquiere un papel decisivo en el éxito procesal. Maguiña (2018) destaca que la presencia de personas en el sitio del suceso puede modificar las pruebas, mientras que Proaño (2022) identifica este elemento como una de las causas más frecuentes de contaminación. En el plano internacional predomina un enfoque sancionador frente a la conducción negligente, aunque aquí se enfatiza la responsabilidad de quienes examinan la escena.
- El factor tecnológico también obtuvo alta valoración, pues los dispositivos adecuados y la pericia técnica fortalecen el análisis forense. Rodríguez (2021) evidenció limitaciones tecnológicas en Tambopata, mientras que en Barranca la dificultad se centra en la insuficiente capacitación del personal. Por tanto, se concluye que la tecnología, junto con la formación continua, resulta esencial para optimizar el desempeño pericial.
- Respecto al factor ambiental, este se posiciona igualmente en nivel alto. Elementos como la lluvia, la iluminación y el flujo vehicular repercuten en la integridad de los indicios. Fasanando (2020) remarca que las condiciones externas suelen obstaculizar la labor de los operadores jurídicos, por lo que se requiere considerar estos aspectos dentro de los lineamientos de actuación en campo.
- En relación con la responsabilidad penal dolosa, el resultado muestra que depende del aspecto intencional del autor, sujeto al juicio valorativo del operador jurídico. Gunawan y Saptomo (2024) resaltan a nivel internacional la aplicación de sanciones severas como medida disuasiva, mientras que la presente indagación prioriza el papel de la actuación probatoria y la valoración subjetiva del hecho.

- Finalmente, los delitos culposos confirman una correlación positiva alta, evidenciando que la atribución de culpa se sustenta en los elementos materiales obtenidos en el escenario del accidente. Llontop (2021) indica que la culpa surge de la imprudencia o negligencia, lo cual requiere sustento probatorio. Coincide con Proaño (2022) y Rodríguez (2021), quienes advierten que la alteración de evidencias compromete la responsabilidad penal. El aporte más relevante radica en establecer que la gestión de la escena incide con mayor intensidad en los casos culposos, acorde con los postulados del derecho penal contemporáneo.

CAPÍTULO VI

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones

- Los análisis estadísticos evidencian una correlación muy alta y positiva (0.914), demostrando una asociación directa entre la adecuada gestión de la escena del crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca – 2025.
- Con un coeficiente de 0.888, se confirma que la actuación técnico-criminalística influye de manera significativa en la determinación penal de hechos dolosos vinculados a accidentes vehiculares.
- De igual forma, el valor 0.898 respalda una incidencia directa del procesamiento de evidencias en la imputación por delitos culposos generados durante eventos viales.
- La indagación resalta que un manejo eficiente de indicios, preservación de huellas y reconstrucción objetiva del evento permite distinguir imprudencia, negligencia o intención del conductor, favoreciendo resoluciones judiciales justas.
- Se identifican limitaciones operativas en el trabajo criminalístico: baja capacitación, escasez tecnológica y afectaciones ambientales, elementos que comprometen la integridad probatoria.
- Los hallazgos concuerdan con estudios nacionales sobre vulnerabilidad en escenas del crimen, aportando evidencia específica para la provincia de Barranca, donde no existían indagaciones previas.
- Se reafirma la interrelación entre Criminalística y Derecho Penal, al demostrar que la correcta actuación pericial fortalece la objetividad, evita nulidades y preserva derechos fundamentales.

6.2. Recomendaciones

- Se sugiere consolidar protocolos estandarizados para la intervención en accidentes, asegurando conservación adecuada de indicios físicos y digitales.
- Se recomienda implementar programas formativos permanentes para policías, fiscales y peritos, integrando técnica científico-forense y fundamentos jurídicos.
- Se sugiere gestionar inversiones tecnológicas que permitan recolectar, almacenar y analizar evidencias bajo criterios modernos y verificables.
- Se recomienda optimizar canales de coordinación entre instituciones del sistema penal para agilizar la cadena de custodia y reducir demoras procesales.
- Se sugiere promover políticas públicas preventivas en seguridad vial, acompañadas de campañas educativas que fomenten responsabilidad ciudadana y disminuyan hechos de tránsito.

CAPITULO VII

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Academia Iberoamericana de Criminalística. (2012). *Guía de prácticas adecuadas en la escena del delito*. Instituto Nacional de Ciencias Penales, México.
- Compliance360. (2023). *Responsabilidad penal sobre personas jurídicas en sociedades modernas*.
- El País. (2024). *Casos viales sin responsables judiciales en Colombia frente a índices de mortalidad crecientes*.
- Foro Internacional de Transporte. (2017). *Evaluación comparativa sobre seguridad vial en Latinoamérica*. OCDE, París.
- Gunawan, H. & Saptomo, A. (2024). *Reformas penales aplicables a infractores viales con resultado mortal*. *Edunity: Estudios Sociales y Educativos*, 3(7), 522-528.
- Mendoza, C. (2015). *Procesamiento deficiente de escenas del crimen en municipios sin Ministerio Público en Huehuetenango* [Tesis de licenciatura]. Universidad Rafael Landívar, Guatemala.
- Meza, A., Melgar, A. & Aguirre, H. (s.f.). *Guía PNP para procedimientos criminalísticos en la escena del delito*. DIRCRI PNP, Lima.
- Ministerio Público Fiscalía de la Nación. (2024). *Accidentes de tránsito reconocidos como delitos en el marco legal peruano*.
- Ministerio Público Fiscalía de la Nación. (2024). *Delitos: concepto, factores y clasificación jurídica*.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2024). *Glosario de términos usados en seguridad vial*.
- Reyes, L. (2023). *Responsabilidad penal de adolescentes infractores en contextos latinoamericanos y España. Revisión sistemática 2018-2022*. *Vox Juris*, 42(1), 47-60.
- Riskandar, E. (2023). *Responsabilidad penal del conductor negligente involucrado en accidentes viales*. *Ratio Legis Journal*, 2(1), 196-221.
- RPP Noticias. (2025). *Víctimas mortales ocasionadas por accidentes viales en Perú durante el año 2025*.
- Samudio, E., Loo, C. & Salazar, R. (2023). *Sustancias contaminantes en escenas criminales y consecuencias legales*. *Semilla Científica*, 4(4), 687-697.

- Serrano, R. (2024). *Preservación forense y cadena de custodia como metodología técnica*.
- Varela, O. & Rojas, G. (2021). *Conceptos teóricos sobre responsabilidad penal en el campo criminológico*. *Constructos Criminológicos*, 1(1), 7-26.
- Widyo, R. (2022). *Delitos de tránsito que generan lesiones o muerte y su responsabilidad penal*. *Ratio Legis Journal*, 2(4), 480-487.
- .

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de Consistencia

Factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca, 2025

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variables	Indicadores	Metodología
Problema General ¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025? Problema Específicos 1) ¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025? 2) ¿De qué manera se relaciona los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025?	Objetivo General Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025. Objetivos Específicos 1) Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025. 2) Determinar la relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.	Hipótesis General Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025. Hipótesis específicas 1) Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025. 2) Existe relación directa entre los factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal en delitos culposos por hechos de tránsito en Barranca durante el 2025.	Variable X: Factores en el procesamiento de la escena de crimen Dimensiones • Factor Humano X₁ • Factor Tecnológico X₂ • Factor Externo X₃ Variable Y: Responsabilidad penal por hechos de tránsito Dimensiones • Responsabilidad penal en delitos dolosos por hechos de tránsito Y₁ • Responsabilidad penal en delitos culposos Y₂	X_{1.1}. Intervención X_{1.2}. Aseguramiento X_{1.3}. Coordinación X_{1.4}. Capacitación X_{2.1}. Tecnología X_{2.2}. Custodia X_{3.1}. Control X_{3.2}. Protección X_{3.3}. Procesamiento Y_{1.1}. Conciencia Y_{1.2}. Estado Y_{1.3}. Diligencia Y_{2.1}. Conocimiento Y_{2.2}. Análisis Y_{2.3}. Registro	Población: 60 policías Muestra: 52 policías Nivel de Investigación: Correlacional Tipo de Investigación: Básica Enfoque de investigación: Cuantitativa Diseño: No experimental Instrumentos: Cuestionario de 19 ítems para la Variable X y 12 ítems para la Variable Y

Anexo 2: Instrumentos



**UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN**

CUESTIONARIO PARA MEDIR LOS FACTORES EN EL PROCESAMIENTO DE LA ESCENA DE CRIMEN

El presente instrumento forma parte de una indagación académica, cuyo propósito consiste en obtener datos referentes de la “Factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca, 2025”. Su colaboración resulta fundamental para el adecuado desarrollo de esta indagación.

Indicadores:

- El cuestionario es anónimo.
- Revise cada afirmación con atención.
- Marque con una “X” la opción que mejor exprese su opinión.
- Considere la escala de valoración para emitir su respuesta:

1	Nunca
2	Casi nunca
3	A veces
4	Casi siempre
5	Siempre

Basado en Rodríguez (2021).

Ítem	Factor Humano	1	2	3	4	5
1	Los agentes policiales arriban rápidamente al punto del suceso.					
2	La autoridad del Ministerio Público se presenta en la escena de forma inmediata tras recibir el aviso.					

3	Bomberos y serenazgo acceden al área del delito aplicando los cuidados necesarios.					
4	El personal policial inicial protege adecuadamente el entorno del hecho.					
5	Se observa cumplimiento estricto del protocolo oficial para intervenir en el sitio del delito.					
6	El representante fiscal, como responsable de la indagación, ordena acciones específicas para evitar cualquier alteración.					
7	Existe coordinación eficiente entre la Policía y la autoridad fiscal en el tratamiento de la escena.					
8	El representante supervisa y dirige las actuaciones técnicas dentro del lugar del suceso.					
9	Se evalúa la regularidad en la formación y actualización del personal policial y peritos.					
10	Se desarrollan programas formativos en peritaje criminalístico dirigidos al personal de la PNP.					
11	El equipo pericial posee competencias apropiadas para manejar tecnología utilizada en accidentes viales.					
Ítem	Factor Tecnológico	1	2	3	4	5
12	La unidad especializada de la PNP cuenta con herramientas modernos para labores criminalísticas.					
13	Dicho equipamiento recibe actualizaciones constantes según las necesidades del servicio.					
14	Se emplean técnicas apropiadas durante la custodia de indicios para asegurar su protección.					
Ítem	Factor Externo	1	2	3	4	5
15	Se aplican restricciones de ingreso para familiares u otras personas cercanas al suceso.					
16	Se impide el acceso de curiosos y medios de prensa al área intervenida.					
17	Se adoptan acciones preventivas ante condiciones ambientales que puedan deteriorar los indicios.					
18	Se protege la integridad de las evidencias recolectadas en el accidente vial.					
19	Los elementos encontrados reciben tratamiento técnico de manera inmediata.					



UNIVERSIDAD NACIONAL JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

CUESTIONARIO PARA MEDIR LA RESPONSABILIDAD PENAL

El presente instrumento forma parte de una indagación académica, cuyo propósito consiste en obtener datos referentes de la “Factores en el procesamiento de la escena de crimen y la responsabilidad penal por hechos de tránsito en Barranca, 2025”. Su colaboración resulta fundamental para el adecuado desarrollo de esta indagación.

Indicadores:

- El cuestionario es anónimo.
- Revise cada afirmación con atención.
- Marque con una “X” la opción que mejor exprese su opinión.
- Considere la escala de valoración para emitir su respuesta:

1	Nunca
2	Casi nunca
3	A veces
4	Casi siempre
5	Siempre

Adaptado de Llontop (2021).

Ítem	Comisión de delitos dolosos	1	2	3	4	5
1	El agente policial registra dentro del ITP que la persona procesada comprende plenamente la falta realizada.					
2	Se especifica claramente que el presunto autor actuó con conocimiento durante el suceso ilícito.					
3	El ITP evidencia si el imputado presenta lesiones físicas o alteración psicológica.					

Ítem	Análisis de la sanción por delitos dolosos	1	2	3	4	5
4	El documento considera intención y estado emocional del implicado previo al hecho punible.					
5	El interrogatorio aplicado al acusado queda asentado como parte de las diligencias.					
6	En el ITP se consignan dichas actuaciones, sirviendo como sustento probatorio ante hechos dolosos.					
Ítem	Comisión de delitos culposos	1	2	3	4	5
7	El agente policial posee dominio acerca de infracciones culposas vinculadas a siniestros viales.					
8	El efectivo comprende con claridad el bien jurídico protegido en tales eventos.					
9	El ITP incorpora datos referidos a la magnitud del hecho y situación de víctimas afectadas.					
Ítem	Análisis de la sanción por delitos dolosos	1	2	3	4	5
10	El personal policial demuestra manejo conceptual sobre responsabilidades culposas en accidentes.					
11	El efectivo evalúa indicadores conductuales para determinar culpabilidad durante el siniestro.					
12	El ITP expone conclusiones finales de la indagación, facilitando valor probatorio ante el Ministerio Público.					

Anexo 3: Confiabilidad de los instrumentos



UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

FACTORES EN EL PROCESAMIENTO DE LA ESCENA DE CRIMEN

La confiabilidad del cuestionario fue verificada mediante el α de Cronbach, técnica que permite medir la consistencia interna del instrumento con una sola aplicación. Este coeficiente varía de 0 a 1 y revela el nivel de fiabilidad alcanzado. Los resultados obtenidos para cada dimensión se presentan en el cuadro correspondiente, evidenciando la calidad del instrumento usado en esta indagación.

<i>Ef</i>	
αC	Ne
,824	19

$\alpha = 0.824 \rightarrow$ confiabilidad muy alta; hipótesis respaldadas.



UNIVERSIDAD NACIONAL
JOSÉ FAUSTINO SÁNCHEZ CARRIÓN

RESPONSABILIDAD PENAL POR HECHOS DE TRÁNSITO

La confiabilidad del cuestionario fue verificada mediante el α de Cronbach, técnica que permite medir la consistencia interna del instrumento con una sola aplicación. Este coeficiente varía de 0 a 1 y revela el nivel de fiabilidad alcanzado. Los resultados obtenidos para cada dimensión se presentan en el cuadro correspondiente, evidenciando la calidad del instrumento usado en esta indagación.

<i>Ef</i>	
αC	Ne
,833	12

$\alpha = 0.833 \rightarrow$ confiabilidad muy alta; hipótesis respaldadas.

Anexo 4: Base de datos

Variable X: Factores en el procesamiento de la escena de crimen

Nº	Dimensión 1											Dimensión 2			Dimensión 3				
1	4	5	4	3	4	3	2	3	4	4	4	4	3	2	3	5	5	5	4
2	3	3	4	3	4	3	3	5	2	3	3	4	3	3	5	3	3	3	1
3	4	4	2	4	2	1	1	1	4	4	4	2	4	1	1	3	3	3	4
4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	5	3	4	4	4	4	4	4	4	5
5	5	4	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	4	3	5	4	5	4	5
6	5	5	4	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	3	4	4
7	4	4	3	4	3	4	5	5	4	4	4	3	4	5	5	3	3	5	4
8	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	3	3	3	3
9	4	4	3	4	3	4	4	5	4	4	4	3	4	4	5	4	3	4	4
10	5	4	3	5	3	5	4	3	5	5	5	3	5	5	5	3	5	3	5
11	4	4	4	4	5	3	4	5	4	4	4	5	5	5	5	4	5	4	4
12	5	5	4	4	5	4	4	4	4	3	5	5	4	4	4	3	4	3	3
13	3	3	4	5	4	3	5	5	4	3	3	4	5	5	5	3	5	3	4
14	5	5	4	4	4	4	3	5	5	5	5	4	4	3	5	3	5	3	5
15	4	4	3	5	3	5	3	5	3	4	4	3	5	3	5	3	5	3	4
16	5	3	4	4	3	4	4	4	3	5	3	4	4	4	4	3	4	4	5
17	2	2	3	5	3	5	5	2	2	2	2	3	5	5	2	5	5	5	2
18	5	5	5	4	5	4	4	2	5	5	4	5	4	4	2	4	4	4	3
19	5	5	2	5	2	5	5	5	4	5	4	2	5	5	5	5	3	5	4
20	5	5	3	4	3	4	5	5	5	5	4	3	4	5	5	4	3	4	5
21	5	5	4	2	4	2	5	5	5	5	4	4	2	5	5	4	2	2	5
22	2	1	1	2	1	2	2	2	4	1	1	1	2	5	2	3	5	4	4
23	4	5	4	3	4	3	2	3	5	4	5	4	3	2	3	3	5	4	5
24	4	4	4	3	4	3	2	3	4	4	4	4	3	2	3	5	5	5	4
25	3	3	4	3	4	3	3	5	1	3	3	4	3	3	5	3	3	3	1
26	5	5	2	4	2	4	1	1	4	5	5	2	4	1	1	3	3	3	4
27	3	3	3	5	3	5	5	5	5	5	3	3	5	5	5	1	5	5	5
28	4	3	3	1	3	1	4	4	4	5	3	3	1	4	4	1	4	4	4

Variable Y: Responsabilidad penal por hechos de tránsito

Nº	Dimensión 1						Dimensión 2					
1	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	3
2	2	3	3	4	3	3	5	2	3	3	4	3
3	4	4	5	2	4	1	1	4	5	5	2	4
4	4	5	3	4	4	4	4	3	5	3	4	4
5	5	4	4	4	4	3	5	5	5	4	4	4
6	4	5	5	4	5	4	5	4	5	5	4	5
7	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	3	4
8	5	5	5	4	5	5	4	4	5	4	4	5
9	4	4	4	3	4	4	5	4	4	4	3	4
10	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	3	5
11	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5
12	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4
13	4	3	3	4	5	5	5	4	3	3	4	5
14	5	5	5	4	4	3	5	5	5	5	4	4
15	3	4	4	3	5	3	5	3	4	4	3	5
16	5	5	3	4	4	4	4	5	5	3	4	4
17	2	2	2	3	1	2	3	2	2	2	3	5
18	5	5	4	5	4	4	2	5	5	4	5	4
19	4	5	4	2	5	5	5	4	5	4	2	5
20	5	5	4	3	4	5	5	4	5	4	3	4
21	5	5	4	4	2	5	3	4	5	4	4	2
22	2	1	2	1	2	5	5	4	1	1	1	2
23	5	4	5	4	3	2	3	5	4	5	4	3
24	4	4	4	4	3	2	3	4	4	4	4	3
25	1	3	3	4	3	3	5	1	3	3	4	3
26	4	4	5	2	4	1	1	4	5	5	2	4
27	4	4	3	3	5	5	5	5	5	3	3	5
28	4	4	3	3	1	4	4	4	5	3	3	1