



Universidad Nacional
SAN LUIS GONZAGA



Reconocimiento-NoComercial 4.0 Internacional

Esta licencia permite a otras distribuir, combinar, retocar, y crear a partir de su obra de forma no comercial y, a pesar que son nuevas obras deben siempre rendir crédito y ser no comerciales, no están obligadas a licenciar sus obras derivadas bajo los mismos términos.

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



UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA



"AÑO DE LA RECUPERACION Y CONSOLIDACION DE LA ECONOMICA PERUANA"

EVALUACION DE ORIGINALIDAD

CONSTANCIA

El que suscribe, deja constancia que se ha realizado el análisis con el software de verificación de similitud TURNITIN ITHENTICATE 2.0 de TESIS titulada:

LÍMITES Y DESAFÍOS EN LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN CASOS DE HOMICIDIO CULPOSO POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE ICA, 2024

Presentado por:

CONTRERAS PALOMINO LEYNER EDISON

Que, conforme al informe automatizado de originalidad emitido por el Operador del Programa Informático Evaluador de Originalidad de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la UNICA, se concluye que;

El resultado obtenido es del 0% por el cual se le otorga el calificativo APROBADO, según Reglamento de Evaluación de la Originalidad

Para dar fe, se adjunta al presente el reporte de similitud de las bases de datos de Ithenticate.

Ica, 28 de Agosto del 2025

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
DIRECCION DE UNIDAD DE INVESTIGACION




Dra. ROSALINA TRAVEZAN MOREYRA
DIRECTORA

UNIVERSIDAD NACIONAL "SAN LUIS GONZAGA"

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

Facultad de Derecho y Ciencia Política



"Límites y desafíos en la determinación de la
responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por
accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024"

Línea de investigación

Sociedad, desarrollo sostenible, políticas públicas y ambientales.

**TESIS
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO.**

AUTOR:

BACH. CONTRERAS PALOMINO LEYNER EDISON

ASESOR:

SAAVEDRA PARRA MIGUEL ANGEL

Ica - Perú

2024

DEDICATORIA

A Dios por las bendiciones que me otorga cada día.

A mis padres, por haberme formado con buenos valores, por creer en mí incluso cuando yo dudaba, y por enseñarme que el esfuerzo y la perseverancia siempre tienen su recompensa.

A mis amigos, por acompañarme en los momentos difíciles y celebrar cada pequeño logro.

A mis profesores y mentores, por guiarme con sabiduría y paciencia en este camino.

Esta tesis es el resultado de un viaje lleno de aprendizajes, desafíos y crecimiento. La dedico a todos aquellos que, de una forma u otra, han sido parte de este sueño.

AGRADECIMIENTO

A mi alma mater, la Universidad Nacional “San Luis Gonzaga de Ica” por estos años de formación de calidad y ser mi segundo hogar en el proceso de aprendizaje.

A los docentes de la facultad por el arduo esfuerzo y el compromiso en la labor de la educación para formar profesionales de alto valor.

A mis compañeros de aula y futuros colegas, quienes me brindaron su amistad, confianza y apoyo.

Al Dr. Miguel Ángel Saavedra Parra, por su asistencia y compromiso como asesor, para realizar mi tesis de acuerdo a los estándares y requerimientos de la Universidad Nacional “San Luis Gonzaga de Ica”

ÍNDICE

PORTADA	i
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vi
ÍNDICE DE FIGURAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT.....	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
1.1. Descripción de la realidad problemática.	1
1.2. Antecedentes de la investigación.	2
1.3. Bases teóricas.....	5
1.4. Marco conceptual	9
1.5. Marco Normativo	10
1.6. Formulación del problema	10
1.7. Justificación e importancia de la investigación.....	11
1.8. Objetivos	12
1.8.1. Objetivo general	12
1.8.2. Objetivos específicos	12
1.9. Hipótesis de la investigación	13
1.9.1. Hipótesis general	13
1.9.2. Hipótesis específicas:	13
II. ESTRATEGIA METODOLÓGICA.....	14
2.1. Tipo, nivel y diseño de investigación	14
2.1.1. Tipo de investigación.....	14
2.1.2. Nivel de investigación.....	14
2.1.3. Diseño de investigación.....	14
2.2. Población, muestra y muestreo del estudio	15
2.2.1. Población	15
2.2.2. Muestra	15
2.2.3. Muestreo	15
2.3. Técnicas de recolección de la información	15
2.4. Instrumentos de recolección de datos	16

III.	RESULTADOS	17
IV.	DISCUSIÓN DE RESULTADO	32
V.	CONCLUSIONES.....	35
VI.	RECOMENDACIONES	37
VII.	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	38
VIII.	ANEXOS	42

ÍNDICE DE TABLAS

		Pág.
Tabla 1	Límites y desafíos en la aplicación de la ley	17
Tabla 2	Percepción de los límites en la aplicación de la ley	18
Tabla 3	Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia	19
Tabla 4	Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial	20
Tabla 5	Determinación de la responsabilidad penal	21
Tabla 6	Grado de culpabilidad	22
Tabla 7	Adecuación del tipo penal	23
Tabla 8	Análisis de las pruebas	24
Tabla 9	Infracción al deber de cuidado	25
Tabla 10	Proceso Judicial	26
Tabla 11	Prueba de Normalidad	27
Tabla 12	Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la determinación de la responsabilidad penal en los límites y desafíos en la aplicación de la ley	28
Tabla 13	Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica como los límites en la aplicación de la ley influyen en la determinación de la responsabilidad penal	29
Tabla 14	Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia en la determinación de la responsabilidad penal	30
Tabla 15	Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial en la evaluación de la culpabilidad	31

ÍNDICE DE FIGURAS

		Pág.
Figura 1	Límites y desafíos en la aplicación de la ley	17
Figura 2	Percepción de los límites en la aplicación de la ley	18
Figura 3	Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia	19
Figura 4	Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial	20
Figura 5	Determinación de la responsabilidad penal	21
Figura 6	Grado de culpabilidad	22
Figura 7	Adecuación del tipo penal	23
Figura 8	Análisis de las pruebas	24
Figura 9	Infracción al deber de cuidado	25
Figura 10	Proceso Judicial	26

RESUMEN

Este estudio buscó analizar cómo la percepción de los límites y desafíos impacta en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

La metodología utilizada es de enfoque cuantitativo, de tipo descriptivo aplicativo, el nivel es de tipo correlacional-explicativa y el diseño es no experimental y de corte transversal. La población estuvo conformada por 150 abogados litigantes, fiscales y jueces y la muestra estuvo constituida por 108 abogados litigantes, fiscales y jueces de la región Ica. Se utilizó la técnica de la encuesta para la recolección de datos. Los instrumentos utilizados fueron un cuestionario sobre los límites y desafíos en la aplicación de la ley en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito y un cuestionario sobre la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

De acuerdo con los resultados mostrados se observa que la percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. Con una influencia del 87,2% de la variable independiente sobre la dependiente. En conclusión, se confirma que la percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

Palabras clave: Límites y desafíos, Determinación de responsabilidad, homicidio culposo y accidente de tránsito.

ABSTRACT

This study sought to analyze how the perception of limits and challenges impacts the determination of criminal liability in cases of negligent homicide due to traffic accidents in the Province of Ica, 2024.

The methodology used is quantitative, descriptive-applied, correlational-explanatory, and the design is non-experimental and cross-sectional. The population consisted of 150 litigating lawyers, prosecutors, and judges, and the sample consisted of 108 litigating lawyers and prosecutors from the Ica region. The survey technique was used for data collection. The instruments used were a questionnaire on the limits and challenges in the application of the law in cases of negligent homicide due to traffic accidents and a questionnaire on the determination of criminal liability in cases of negligent homicide due to traffic accidents.

According to the results shown, it is observed that the perception of limits and challenges has a significant impact on the determination of criminal liability in cases of negligent homicide due to traffic accidents in the Province of Ica, 2024. The independent variable exerts an 87.2% influence on the dependent variable. In conclusion, it is confirmed that the perception of limits and challenges has a significant impact on the determination of criminal liability in cases of negligent homicide due to traffic accidents in the Province of Ica, 2024.

Keywords: Limits and challenges, Determination of liability, negligent homicide, and traffic accident.

I. INTRODUCCIÓN

1.1. Descripción de la realidad problemática.

El crecimiento del parque automotor ha llevado a un aumento significativo de los accidentes de tránsito, lo que ha requerido la intervención del derecho para regular las consecuencias perjudiciales derivadas de estos siniestros. En este contexto, es fundamental considerar no solo los efectos ambientales del mayor uso de vehículos, sino también las repercusiones directas sobre la vida humana. En particular, los accidentes de tránsito que resultan en la muerte de una persona han sido tipificados legalmente como "homicidio culposo", una figura penal que busca determinar la responsabilidad en estos hechos y regular las sanciones correspondientes (Hurtado, 2021).

En diversos países, el crecimiento del parque automotor ha dificultado el control del tráfico en las carreteras. Una de las principales causas de accidentes de tránsito es la realización de maniobras imprudentes por parte de los conductores, así como el desconocimiento de las señales de tráfico por parte de los peatones. Esto ha resultado en un aumento de los accidentes que conllevan tanto pérdidas materiales como humanas. En muchos de estos casos, la propia conducta imprudente de la víctima también contribuye a la generación del accidente, lo que se conoce como "autopuesta en peligro" (Chavarry & Príncipe, 2021).

Sin embargo, la legislación penal en varios países tiende a considerar estos delitos como excarcelables, lo que permite que los culpables de los accidentes queden en libertad con relativa facilidad. En Argentina, por ejemplo, la Ley N.º 27.347, sancionada en 2016, reformó dicho Código Penal introduciendo la disposición 84 bis, donde regula el homicidio culposo causado por conducción imprudente o negligente. Aunque esta ley incorpora agravantes y busca regular mejor la figura del homicidio culposo en accidentes de tránsito, los autores de estos delitos muchas veces no enfrentan condenas efectivas, lo que genera un rechazo generalizado por parte de la sociedad (Viglione, 2019).

En Perú, los incidentes de tránsitos representan uno de los factores preponderantes de mortalidad, especialmente en zonas urbanas. En 2016, Lima Metropolitana concentró el 55.2% de los siniestros viales, y el porcentaje de incidentes en áreas urbanas alcanzó el 64%. En 2017, se registraron 32,735 accidentes de tránsito, y para el año 2019, esa cifra aumentó a casi 100,000 siniestros, según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (Timaná, 2020). En 2022, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial reportó 57,396 accidentes de tránsito, que resultaron en 38,447 personas heridas y 2,159 fallecidas.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la seguridad vial, la cantidad de accidentes sigue siendo alta. La jurisprudencia peruana ha tratado diversos casos de homicidio culposo en los que se subraya la importancia de la culpa y la infracción al deber de cuidado por parte de los conductores. La Corte Suprema de Perú ha establecido que para que se configure el delito de homicidio culposo

debe existir un resultado típico (la muerte) y una infracción al deber de cuidado. Además, se debe analizar el comportamiento de la víctima, ya que en algunos casos su propia conducta imprudente contribuye al accidente (Durán, 2023).

En la Provincia de Ica, el incremento de accidentes de tránsito, muchos con consecuencias mortales, ha generado preocupación. El aumento del parque automotor y la falta de controles efectivos han contribuido a un crecimiento en los siniestros, donde conductores imprudentes, frecuentemente bajo los efectos del alcohol o conduciendo a velocidades excesivas, son los principales causantes. La inadecuada aplicación de las normativas de tránsito y las deficiencias en la emisión de licencias agravan aún más la situación. En esta región, los accidentes de tránsito no solo representan un reto en términos de seguridad vial, sino también una deliberación adecuada sobre el compromiso de tener responsabilidad penal asociada a los homicidios culposos. Incluso muchos de estos casos, los responsables no reciben sanciones proporcionales, lo que genera insatisfacción en la sociedad y cuestiona la eficacia del sistema judicial local.

1.2. Antecedentes de la investigación.

Antecedentes internacionales.

Alfaro y Linares (2020) tuvo la finalidad de investigar de forma clara y precisa las “diferencias de los procesos judiciales (Penal y Civil) a seguir, en los casos de homicidios y lesiones culposas resultantes o producidas por un accidente de Tránsito Terrestre”. Fue de tipo descriptiva. Los accidentes con frecuencia son de tránsito terrestre, esto no solo conlleva tener compromiso de responsabilidades penales, sino que también generan compromiso civil, esto conlleva a lesiones, homicidio culposo e incluso a daños materiales ocasionados por diversos factores mencionados. Un ejemplo de esto son los gastos médicos. Además, la ley de procedimientos especiales son accidentes de tránsito que establece dichas diligencias que requiere la investigación, incluso la normativa indica que la práctica es dirigida por el juez de tránsito; en su lugar, son realizados por la fiscalía con apoyo de las policías nacionales civiles de las divisiones de tránsito terrestre.

Asimismo, Salas (2022) “Fundamentos, límites y desafíos para la regulación de la responsabilidad extracontractual del Estado boliviano”. El estudio ha examinado las posturas teóricas que fundamentan la responsabilidad del Estado en su aspecto extracontractual, evidenciando una concordancia en los progresos en este ámbito. Se concluye que la responsabilidad debe ser objetiva, sin que esto implique transformar al Estado en un asegurador universal, ya que el objetivo de este marco jurídico no es el enriquecimiento de la víctima, sino la restauración de la equidad frente a las cargas públicas. En el contexto de la Constitución boliviana, se ha puesto de manifiesto la necesidad de establecer una regulación infraconstitucional que desarrolle la responsabilidad extracontractual del Estado. Sin embargo, esta tarea no debe ser únicamente

responsabilidad del Órgano Legislativo a mediano plazo, sino que también debe ser abordada de manera urgente por el Órgano Judicial. Es inaceptable que el Estado continúe actuando bajo un aparente manto de impunidad, lo que resulta en daños que los ciudadanos deben soportar injustamente.

Mario (2020), investigó sobre “Atribuciones de Responsabilidades Penales por resultados lesivos generados por los vehículos autónomos”. Comprendo que la cuestión de la responsabilidad civil en relación con los vehículos autónomos no presentará una gran complejidad, dado que ya se han desarrollado diversos contratos de seguro adaptadas a nuevos acontecimientos, incluso son completas y económicas que las existentes. Además, hay normativas que se pueden aplicar de manera análoga a estos casos. Sin embargo, lo que generará intensos debates son las asignaciones de responsabilidades penales por daños causados por este tipo de vehículos, esto resultará complicado, pues aceptar de que no haya ninguna imputación ante la superación del riesgo que ha sido legalmente aceptado.

Cisneros (2020), sustenta “La efectividad del mecanismo de reparación integral a las víctimas de infracción de tránsito, se fundamenta en el artículo 78 de la constitución república de Ecuador”, donde reconoce por primera el derecho de las víctimas a acceder a dicha reparación. Como resultado, concluye sobre la práctica judicial con relación a la reparación integral. En consecuencia, justifica el elemento y pone en jaque la efectividad de los mecanismos de la protección de derechos de la víctima, poniendo garantía con fundamentación y resolución judicial, como lo establece en la constitución de la república de Ecuador, artículo 76, número 7, inciso 1.

Velásquez (2024), se realizó con el fin de “Identificar la regulación existente sobre la responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito y su aseguramiento en Colombia”. Fue de tipo descriptivo. Las estadísticas preocupantes relacionadas con la siniestralidad en accidentes de tránsito en Colombia, que evidencian un elevado número de muertos y heridos, subrayan la necesidad urgente de abordar de forma integral esta problemática. La jurisprudencia colombiana ha reconocido que la conducción de vehículos constituye una actividad peligrosa. Esto significa que los conductores deben aceptar ciertos riesgos inherentes a esta actividad y son responsables de los daños que puedan ocasionar. Se establece una conexión entre la conducta negligente o imprudente y la obligación de indemnizar los daños causados.

Antecedentes nacionales

López y Hurtado (2021), el propósito de este estudio es identificar el “Indicador fáctico que debe ser considerado en la determinación de accidentes de tránsito y en la comisión del delito de homicidios culposos resultantes de la conducción de vehículos bajo el efecto del alcohol en el departamento de Puerto Maldonado, Madre de Dios, año 2018”. De acuerdo al contexto, se llevó a cabo la investigación de tipo descriptivo-explicativo con un diseño no experimental. La

población total estuvo compuesta por ciento cuarenta individuos, de los cuales se seleccionó una muestra de noventa personas. Se realizaron entrevistas a veinte conductores que se encontraban en el penal "San Francisco de Asís" por haber causado un homicidio culposo derivado de un accidente de tránsito mientras conducían bajo los efectos de alcohol, así como a los dieciséis policías integrantes de la división de investigación de accidentes de tránsito de la Policía Nacional del Perú. Basada en una metodología como instrumento de una encuesta y técnica de cuestionario. En consecuencia, se puede afirmar que es posible atribuir el Homicidio Culposo en delitos de accidentes de tránsito, considerando los indicios fácticos relacionados con el comportamiento durante y después de los eventos perjudiciales. Estas situaciones, hacen que los conductores de los vehículos motorizados demuestran por optar conciencia de las acciones que realizan, así como de las implicaciones y consecuencias de las muertes o lesiones que sus comportamientos pueden provocar, evidenciando la integridad física y un desdén por la vida de los demás.

Cordova (2020) en Perú, fue el propósito de “Evidenciar políticas de seguridad vial, donde no se ha producido resultados favorables hasta la fecha”, indicando que los accidentes vehiculares se han ido aumentando en estos últimos años, donde plantea reforma legislativamente para modificar el Código Penal en relación con el aumento de las implicaciones y responsabilidades por el delito de homicidio culposo. pues el estudio se caracterizó por un diseño no experimental, usando el cuestionario con la colaboración de 60 sujetos. demostrando al finalizar un 93% de personas, si conocen el delito de homicidio culposo. En conclusión, la evidencia muestra que las actuales políticas de seguridad vial no han sido efectivas, ya que los accidentes de tránsito continúan en aumento. Esta situación plantea la necesidad de replantear el Código Penal, en especial en lo referente al incremento de las sanciones por homicidio culposo, con el propósito de disminuir progresivamente estos hechos. Más allá del aspecto punitivo, se busca también promover una mayor conciencia y responsabilidad en la protección de la vida, así como garantizar el respeto a los derechos de quienes han perdido a sus seres queridos a causa de estos trágicos incidente.

Rios (2023) el objetivo de la investigación fue “Analizar aquellos efectos que podrían generar las aplicaciones de análisis técnico basada en la reconstrucción de accidentes de tránsito, teniendo en relación con la determinación responsable penal en la ciudad distrital de Echarati, Cusco, durante el periodo 2019-2022”. Este estudio se llevó a cabo utilizando un enfoque cualitativo y un diseño fenomenológico. A partir de estos hallazgos de la investigación, se concluye que reconstruir la escena de los accidentes de tránsito es fundamental, para determinar las sanciones penales para los acusados. Sin embargo, la falta de capacitación de los policías involucrados impide un manejo adecuado de las evidencias recolectadas en el lugar de los hechos. Asimismo, no se lleva a cabo una preservación del lugar del accidente que evite las alteraciones de escenas hasta la llegada de los peritos. Como resultado, no logran identificar las fases que comprende del incidente de

tránsito, provocando la desaparición de evidencias y, en consecuencia, una reconstrucción incompleta y poco precisa.

Barrenechea (2023) el objetivo principal de este estudio de investigación es “Establecer la necesidad de imputación subjetiva aplicado en la responsabilidad penal en contexto del homicidio culposo derivado del incumplimiento de las normas de tránsito”. El método utilizado es de carácter básico, acompañado con el diseño de teoría fundamentada-sistemáticamente. Con ello las entrevistas realizadas a los participantes, llega a la conclusión de que es fundamental analizar las condiciones objetivas, las subjetivas en relación con la conducta del individuo activo, sin excluir ninguna de ellas. Es esencial diferenciar entre los tipos subjetivos de dolo eventual y culpa consciente en los incidentes de tránsito que resultan en la muerte, con la finalidad establecer las responsabilidades penales de los conductores. Concluyendo con la investigación se observa el derecho penal moderno, va introduciendo nuevas teorías sobre el dolo sin voluntad, lo que plantea interrogantes sobre el análisis subjetivo. Por lo tanto, aunque las conductas dolosas y culposas puedan llevar al mismo resultado, sus acciones no son equivalentes. Se argumenta que es necesario establecer directrices que diferencien los tipos subjetivos y considerar las nuevas teorías relacionadas con el dolo y sus implicaciones.

Li-García (2024), el propósito principal de la investigación consistió en llevar a cabo el “Análisis jurídico con principio de proporcionalidad, enfocándose particularmente en aplicar a la reforma legislativa en delitos de homicidios dolosos en situaciones vinculadas o accidente de tránsito”. La investigación se llevó a cabo bajo el enfoque positivista y con una perspectiva cuantitativa, dando la búsqueda en recopilación y análisis crítico de documentos, bibliografía relevante y estudios previos. En este contexto, logra adaptar un diseño bibliográfico de carácter documental propuesta con el método analítico-sintético. Concluyendo que, la reflexión en el principio de proporcionalidad, es pilar del Estado Constitucional de Derecho, resaltando su importancia en un Estado representado de los derechos fundamentales de los individuos, a su vez, establece límites de poder punitivos mediante las prohibiciones de las arbitrariedades.

Antecedentes locales.

No se encontraron estudio en este ámbito.

1.3. Bases teóricas

En lo que corresponde a la revisión de las bases teóricas tenemos:

En primer lugar, la percepción de los límites y desafíos incluye la evaluación subjetiva que los operadores de justicia realizan sobre los obstáculos presentes en la implementación de la ley, la obtención de evidencia y la calidad de la formación profesional (García & Martínez, 2021).

Incluye la identificación de las barreras en la recolección de pruebas, la capacitación insuficiente, la falta de infraestructura adecuada, y las dificultades inherentes a la administración de justicia digital y la independencia judicial (CEJIL, 2023).

La percepción de los límites y desafíos se refiere a la forma en que los agentes judiciales, como jueces y fiscales, interpretan y entienden los obstáculos y restricciones que enfrenta ejercicios de sus funciones relacionadas con casos de homicidio culposo por aspectos de accidente de tránsito (Alarcón, 2021).

Esta variable se refiere a cómo los que imparten de justicia, como son los jueces y fiscales, perciben los desafíos y limitaciones en la aplicación de la ley, la recolección de pruebas, la capacitación y la infraestructura vial.

La identificación de la responsabilidad penal alude al procedimiento judicial que permite determinar si una persona es jurídicamente responsable por un acto delictivo, como en situaciones de homicidio culposo debido a accidentes vehiculares (Pérez & Sánchez, 2022).

Este proceso también abarca la conclusión final sobre la culpabilidad o inocencia de un individuo acusado de homicidio culposo en el contexto de un accidente de tráfico (Vidal, 2021).

En última instancia, de acuerdo con el Código Procesal Penal, artículo 334.2, esto implica analizar si la conducta del acusado se ajusta al tipo penal aplicable, si hay motivos de justificación, exención de culpabilidad o no punibilidad, así como la existencia de una posibilidad razonable de añadir nueva información a la investigación (Congreso de la República del Perú, 2004).

Entonces es definida como el resultado final que se busca explicar o predecir, es decir, cómo se decide la culpabilidad o inocencia en los casos de homicidio culposo por consecuencia de accidentes de tránsito.

Según Mir (2016), algunas de las principales características de la responsabilidad penal son:

- **Personalidad:** La responsabilidad penal es siempre individual, lo que significa que recae exclusivamente sobre la persona que ha cometido el delito. No se reconoce la responsabilidad penal de entidades jurídicas, salvo en casos específicos establecidos por la ley.
- **Culpabilidad:** Para que se considere la responsabilidad penal, el delito debe ser atribuido a una acción culpable, lo que implica que el autor debe haber actuado con intención o imprudencia. Este concepto se basa en la idea de que nadie puede ser sancionado por un evento accidental o fuera de su control.

- Proporcionalidad: La sanción impuesta por un delito debe guardar una relación adecuada con la gravedad de la infracción y la culpabilidad del infractor. Se prohíben las penas que sean inhumanas, crueles o degradantes.
- Legalidad: Solo pueden ser clasificados como delitos aquellos actos que estén claramente definidos como tales en la legislación penal. Se prohíbe aplicar la analogía en perjuicio del acusado y la retroactividad de leyes penales desfavorables.
- Presunción de inocencia: Toda persona es considerada inocente hasta que se demuestre su culpabilidad. Es responsabilidad de la acusación presentar las pruebas que sustenten los elementos constitutivos del delito.

Por otro lado, con respecto al homicidio culposo por accidente de tránsito; el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (2016), en su artículo 111, establece que el delito de homicidio culposo ocurre cuando una persona causa la muerte de otra por negligencia o imprudencia, sin intención de matar. La pena puede ser prisión por hasta dos años o la obligación de realizar servicios comunitarios. Si la muerte ocurre debido a la violación de normas profesionales o laborales, la condena aumenta a entre uno y cuatro años de prisión, y puede llegar hasta seis años si hay varias víctimas involucradas.

Según Casachagua (2022), se trata de una acción que genera un resultado perjudicial para otra persona, pero en la que el autor no obra con intención, pues el hecho ocurre de manera no buscada y sin que exista un conocimiento pleno de que se estaba cometiendo una conducta ilícita. Haciéndose presentes dos sujetos:

- Sujeto activo; Es el individuo que posee la capacidad penal para llevar a cabo una conducta delictiva por cuenta propia, incluso en situaciones de participación en un acto criminal. Dado que, las sanciones serán aplicadas exclusivamente a los involucrados del crimen. Ya que, en el caso de un único individuo, prevalecen de la pena y la unidad de voluntad (Casachagua, 2022).
- Sujeto pasivo; Individuo que está en peligro o que sufre algún tipo de lesiones, siendo quien posee el derecho o interés protegido por la ley. (Casachagua, 2022).

En el Congreso de la República en el año 2002, en segunda legislatura ordinaria se aprobó el proyecto que modificó los siguientes artículos:

Artículo 1º.- Modifica los artículos 111º, del código penal en los siguientes términos:

Artículo 111º. - Homicidio culposo

La persona que, por culpabilidad, cause el deceso de otra, enfrentará pena de prisión que no excederá los dos años o podrá ser sancionada con trabajos comunitarios de entre cincuenta y dos

y ciento cuatro jornadas. Sin embargo, si el autor del hecho estaba conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de drogas o en estado de ebriedad (nivel de alcohol en sangre superior a 0.5 gramos por litro si conduce transporte particular, y superior a 0.25 si conduce transporte público), o si hay varias víctimas involucradas en el mismo incidente, indica que la pena privativa de libertad sería de un mínimo y máximo de entre cuatro a ocho años, además de la inhabilitación correspondiente, conforme a lo establecido en el artículo 36º, incisos 4, 6 y 7. Si el delito se comete por el incumplimiento de normativas relacionadas con la profesión, ocupación o industria, la pena será de hasta cuatro años, y en caso de múltiples víctimas en el mismo hecho, la pena podrá llegar a seis años.

En relación con lo anterior, Ramos (2022) señala que el homicidio culposo, también conocido como homicidio pre intencional, está regulado en el actual código penal en su Artículo 111º. La doctrina prefiere emplear el término "culpa" en lugar de "imprudencia" o "negligencia", reflejándose las evoluciones de nuestras legislaciones. Este código penal de 1863, el homicidio culposo no era reconocido; en los 1924 incluyen como homicidio por negligencia, y fue entonces que en el código vigente desde 1991 tipifica formalmente como homicidio culposo, lo que incluye también la sanción a quienes manejan bajo los efectos del alcohol y causan muertes por negligencia o imprudencia. Este delito es especialmente relevante, considerando las alarmantes estadísticas sobre las muertes causadas por conductores.

Respecto a los accidentes de tránsito, estos según Gonzales (2021) son sucesos imprevistos que ocurren en el momento de la interacción inadecuada de varios factores, por lo tanto, deben ser adecuadas y controlados para influir en la seguridad vial de manera positiva.

Es un hecho inesperado y brusco que involucra a un vehículo en la carretera, provocando lesiones a las personas. (Casachagua, 2022).

De igual manera, Gonzales (2021) establece que los accidentes de tránsito son resultado de una combinación de factores, donde las causas humanas juegan un papel predominante, pero no exclusivo. Estos factores se agrupan en:

- a) Factores humanos; Los comportamientos imprudentes y las decisiones del conductor o peatón son los que más contribuyen a los accidentes:
 - Imprudencia: Conducir a velocidades inadecuadas o excesivas es una causa común de colisiones.
 - Violaciones a las normas de tráfico: No respetar las señales de tránsito, realizar maniobras peligrosas o sobrepasar los límites de velocidad.
 - Conducción temeraria o negligente: Actitudes que incrementan los riesgos en la vía, como la conducción descuidada o agresiva.

- Distracciones y falta de atención: El uso del teléfono móvil o la fatiga al volante reducen los tiempos de reacción.
 - Consumo de alcohol o drogas: Conducir bajo el efecto de sustancias es una de las principales causas de accidentes graves y mortales.
- b) Condiciones del Entorno Vial; Las deficiencias en la infraestructura vial también juegan un papel importante en los accidentes:
- Deficiencias en la vía: Baches, señalización inadecuada o carreteras mal diseñadas.
 - Condiciones meteorológicas: Factores climáticos adversos como lluvia o niebla, que reducen la visibilidad y complican la conducción segura.
- c) Problemas Mecánicos del Vehículo; El estado del vehículo es crucial para evitar accidentes:
- Averías mecánicas: Los frenos defectuosos, neumáticos desgastados o problemas en la dirección son causas que aumentan la posibilidad de un accidente.
- d) Elementos Externos al Tránsito
- Irrupción inesperada de animales o peatones: La presencia repentina de personas o animales en la vía puede ser un factor determinante en los accidentes.

1.4. Marco conceptual

Accidentes de tránsito:

Son sucesos inesperados que resultan de la interacción inadecuada de diversos factores, por lo que es necesario controlarlos adecuadamente para mejorar la seguridad vial de forma positiva (Gonzales, 2021).

Homicidio culposo:

Según Casachagua (2022), es el acto de resultado frente a alguien similar, donde el representante no realiza el acto con voluntad, debido a que es causado sin el conocimiento concreto porque no conoce la acción delictiva.

Límites y desafíos:

Se refiere a la forma en que los funcionarios del sistema judicial, como jueces y fiscales, interpretan y entienden los obstáculos y restricciones que enfrentan en el ejercicio de sus funciones relacionadas con casos de homicidio culposo por accidente de tránsito (Alarcón, 2021).

Responsabilidad penal

Alude al procedimiento judicial que permite determinar si una persona es jurídicamente responsable por un acto delictivo, como en situaciones de homicidio culposo debido a accidentes vehiculares (Pérez & Sánchez, 2022).

1.5. Marco Normativo

Se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Artículo 111° del código penal.
- Artículo 124° del código penal.
- Artículo 274° del código penal.
- Artículo 92° del código penal.
- Artículo 1970° del código civil.
- TUO del reglamento nacional de responsabilidad civil y seguro obligatorio por accidentes de tránsito (aprobado según D.S. N° 024-2002-MTC).
- El Reglamento Nacional de Tránsito.

1.6. Formulación del problema

La determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la Provincia de Ica enfrenta diversos desafíos, desde la correcta aplicación de la ley hasta las dificultades en la recolección de pruebas y la influencia de la infraestructura vial. Estos factores generan incertidumbre en la impartición de justicia, lo que motiva la formulación de los problemas generales y específicos de esta investigación.

Problema general:

P.G.: ¿Cómo influyen la percepción de los límites y desafíos en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024?

Problemas específicos:

P.E.1: ¿De qué manera la percepción de los límites en la aplicación de la ley afecta la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en estos casos?

P.E.2: ¿Cómo la percepción de los desafíos asociados a la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia influye en el proceso de determinación de la responsabilidad penal?

P.E.3: ¿Cómo la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial en la Provincia de Ica afecta la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito?

1.7. Justificación e importancia de la investigación.

1.7.1. Justificación

Justificación Legal:

Constitución de 1993;

- Ley 30220, Ley Universitaria
- Estatuto de la UNICA
- Resolución Rectoral 029-2021-R, Líneas de Investigación UNICA.
- Resolución Rectoral 048-2021-R, Reglamento de Grados y Títulos
- Resolución Rectoral 1320-2021-R, Guía para la Elaboración de Proyecto de Tesis, Tesis.

Justificación Teórica:

Esta investigación contribuirá al desarrollo del conocimiento académico, integrando antecedentes internacionales, nacionales, y regionales que permitirán una comprensión más profunda del tema. Además, sistematizará las aportaciones de diversos teóricos, lo que permitirá avanzar en el entendimiento de los límites y desafíos en la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo, aportando nuevas perspectivas teóricas relevantes para futuras investigaciones.

Justificación Práctica

El estudio ofrecerá resultados valiosos para profesionales del derecho, operadores de justicia y la sociedad en general, al proporcionar herramientas para mejorar la administración de justicia en casos de homicidio culposo. Los hallazgos ayudarán a identificar problemas como la lentitud del sistema judicial y los actos de corrupción que afectan la imparcialidad, lo que permitirá plantear recomendaciones que favorezcan la transparencia y eficiencia en los procesos judiciales.

Justificación Metodológica

La investigación requerirá la definición precisa de aspectos metodológicos como el tipo, nivel y diseño de investigación, además de la selección adecuada de la población, muestra y técnicas de muestreo. Se emplearán técnicas e instrumentos rigurosos para la recolección y análisis de datos, lo que garantizará que los resultados obtenidos sean interpretados con precisión y puedan ser aplicados en la mejora del sistema judicial.

1.7.2. Importancia

La presente investigación aborda un problema de gran relevancia social y jurídica en la Provincia de Ica: la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito. El creciente número de accidentes de tránsito con consecuencias fatales ha generado un aumento en la demanda de justicia, tanto por parte de las víctimas como de la sociedad en general, quienes exigen sanciones justas y proporcionales para los responsables. Sin embargo, la correcta identificación de la responsabilidad penal en estos casos enfrenta numerosos desafíos, como la adecuada interpretación de las leyes, la recolección efectiva de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia.

La correcta identificación de la responsabilidad penal en estos casos enfrenta numerosos desafíos, como la adecuada interpretación de las leyes, la recolección efectiva de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia. Estos desafíos no solo complican el proceso judicial, sino que también pueden llevar a decisiones erróneas o percepciones de injusticia, lo que genera desconfianza en el sistema legal y un sentimiento de impunidad. A menudo, los operadores de justicia, como jueces, fiscales y peritos, deben lidiar con la falta de recursos tecnológicos, la falta de coordinación interinstitucional y las lagunas normativas.

1.8 Objetivos

1.8.1. Objetivo general

O.G.: Analizar cómo la percepción de los límites y desafíos impacta en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

1.8.2. Objetivos específicos

O.E.1: Evaluar cómo la percepción de los límites en la aplicación de la ley influye en la precisión de la determinación de la responsabilidad penal en estos casos.

O.E.2: Examinar la influencia de la percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia sobre la determinación de la responsabilidad penal.

O.E.3: Analizar cómo la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial en la Provincia de Ica afecta la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

1.9 Hipótesis de la investigación

Hipótesis:

1.9.1. Hipótesis general

H.G.: La percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

1.9.2. Hipótesis específicas:

H.E.1: La percepción de los límites en la aplicación de la ley está significativamente relacionada con la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en estos casos.

H.E.2: La percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia afecta de manera significativa el proceso de determinación de la responsabilidad penal.

H.E.3: La percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial influye significativamente en la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

II. ESTRATEGIA METODOLÓGICA

2.1. Tipo, nivel y diseño de investigación

2.1.1. Tipo de investigación

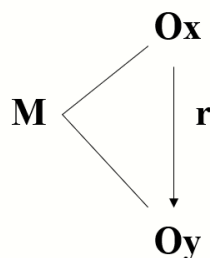
Será de tipo descriptivo aplicativo, para Escudero y Cortez (2017), Este estudio es de tipo descriptivo y explicativo. Es descriptivo porque se busca caracterizar y analizar las percepciones de los operadores de justicia respecto a los límites y desafíos presentes para determinar la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito. Asimismo, es explicativo, ya que pretende identificar las relaciones de causa-efecto entre estas percepciones y el proceso judicial, con el objetivo de comprender cómo influyen en la toma de decisiones en estos casos.

2.1.2. Nivel de investigación

El estudio se clasifica como una investigación de tipo correlacional-explicativa. Esto significa que su objetivo principal es explorar la relación entre varias variables clave: la percepción sobre las limitaciones y retos en la aplicación de la ley, el proceso de recolección de pruebas, la formación de los operadores de justicia y las condiciones de la infraestructura vial, en relación con la determinación de responsabilidades penales en casos de homicidio culposo.

2.1.3. Diseño de investigación

El enfoque metodológico de la investigación es no experimental y de corte transversal. No se trata de un estudio experimental, ya que no se manipulan las variables, sino que se analizan tal como ocurren en su entorno natural. Al ser de corte transversal, la recolección de datos se realizará en un momento específico del tiempo, con el propósito de captar y analizar las percepciones y relaciones entre las variables durante un punto determinado del año 2024. En este marco, se aplicará un diseño correlacional causal, el cual, como señala Alcaraz (2016), permite describir cómo interactúan dos o más fenómenos en un instante concreto. Este enfoque será el eje para representar y analizar las interacciones observadas. Se representa de la siguiente manera:



En donde:

M: Abogados, fiscales, jueces

Vx: Límites y desafíos en la aplicación de la ley

Vy: Determinación de la responsabilidad penal.

r: factor de correlación; la flecha indica la casualidad es decir la influencia de la variable X sobre Y

Método de investigación

El método de investigación a utilizar en este estudio será de tipo cuantitativo, ya que busca medir y analizar las percepciones de los operadores de justicia sobre los límites y desafíos en la aplicación de la ley y la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo ocasionados por accidente de tránsito. El enfoque cuantitativo permite obtener datos precisos y estadísticamente significativos, los cuales podrán ser analizados de manera objetiva. Se basará específicamente en el método hipotético-deductivo, para Sánchez et al. (2018), proceso de comprensión vinculado al método científico que emplea procedimientos lógicos deductivos, comenzando desde una hipótesis o planteamiento inicial que debe ser validado.

2.2. Población, muestra y muestreo del estudio

2.2.1. Población

Según Sánchez et al. (2018), lo definen como el conjunto que incluye todos los elementos que comparten una serie de características comunes. La población de estudio estará conformada por 150 abogados litigantes, fiscales y jueces.

2.2.2. Muestra

Según Olivero (2016), indicó que se trata de un conjunto de personas sobre las cuales se llevará a cabo la investigación. La muestra quedará compuesta por 108 abogados, fiscales, jueces. El tamaño de la muestra se ha determinado mediante la fórmula de cálculo de poblaciones finitas.

2.2.3. Muestreo

Se usará el muestreo de intencionada causal.

2.3. Técnicas de recolección de la información

Técnica

Para Gil (2016), Señala que comprende un conjunto de técnicas empleadas que tiene como objetivo de documentar las observaciones para facilitar un tratamiento. En esta investigación se usó la técnica de la encuesta.

2.4. Instrumentos de recolección de datos

Según Garay (2020), los instrumentos de investigación son herramientas fundamentales que los investigadores utilizan para analizar problemas y fenómenos, así como para recolectar información relevante relacionada con ellos. Estos recursos pueden abarcar desde formularios en formato impreso hasta dispositivos mecánicos y electrónicos diseñados específicamente para la recopilación de datos. Se empleó el instrumento uno para evaluar la percepción de los límites y desafíos (18 ítems) y el otro para la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo (30 ítems).

2.5. Técnicas de procesamiento, análisis e interpretación de datos

Técnicas de procesamiento

En esta investigación se ha utilizado la técnica de la encuesta para evaluar el comportamiento de las variables de estudio. Luego se procedió a transferir la información al software estadístico SPSS v.25.0 y previo a ello un análisis simple en Microsoft Excel.

Análisis e interpretación de datos

Para el análisis estadístico descriptivo se llevó a cabo un procesamiento detallado de los datos recolectados, incluyendo medidas de tendencia central (media, mediana, moda), medidas de dispersión (desviación estándar, rango), y representaciones gráficas (tablas de frecuencia, histogramas, diagramas de dispersión). Este análisis permitirá visualizar la distribución de las variables dentro del conjunto de datos. Para el análisis estadístico inferencial se aplicaron pruebas de hipótesis (paramétricas o no paramétricas, según la normalidad de los datos) para evaluar la significancia estadística de las relaciones entre variables. Esto incluyó el cálculo de p-valores y coeficientes de correlación, con el fin de aceptar o rechazar las hipótesis planteadas. Los resultados determinarán si existen asociaciones significativas que respondan al problema de investigación.

III. RESULTADOS

Regresión logística ordinal

Tabla 1

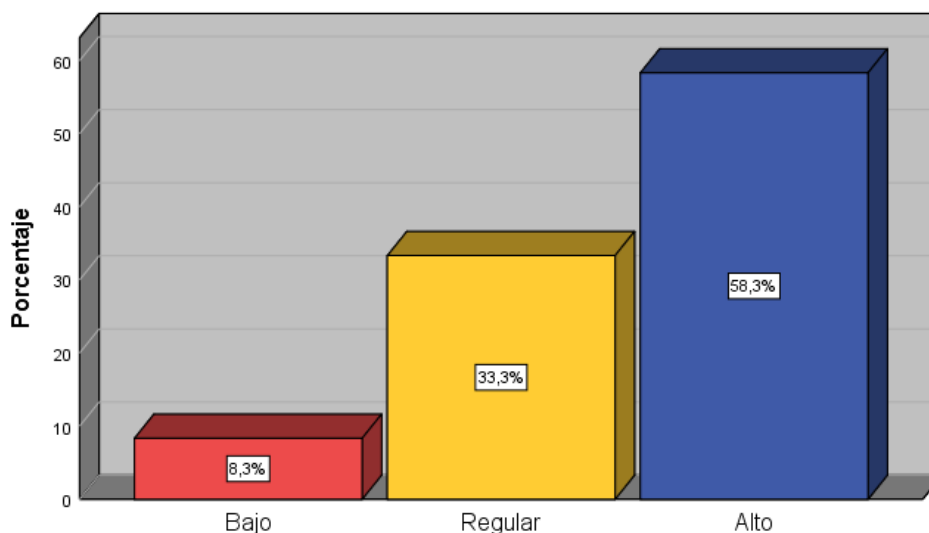
Límites y desafíos en la aplicación de la ley

Niveles	fi	hi%
Bajo	9	8,3
Regular	36	33,3
Alto	63	58,3
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 1

Límites y desafíos en la aplicación de la ley



VX: Límites y desafíos en la aplicación de la ley

El estudio revela que los profesionales del Derecho en Ica presentan percepciones diferenciadas sobre los límites y desafíos en la aplicación normativa: un 8.3% los considera bajos, un 33.3% los evalúa como regulares, mientras que la mayoría (58.3%) los percibe como altos. Estos resultados indican que la percepción predominante entre los juristas locales se inclina significativamente hacia la existencia de importantes obstáculos y complejidades en la implementación del marco legal.

Esta distribución porcentual evidencia que la comunidad jurídica iqueña reconoce mayoritariamente la presencia de significativas barreras en el ejercicio profesional relacionado con la implementación de las normas

Tabla 2

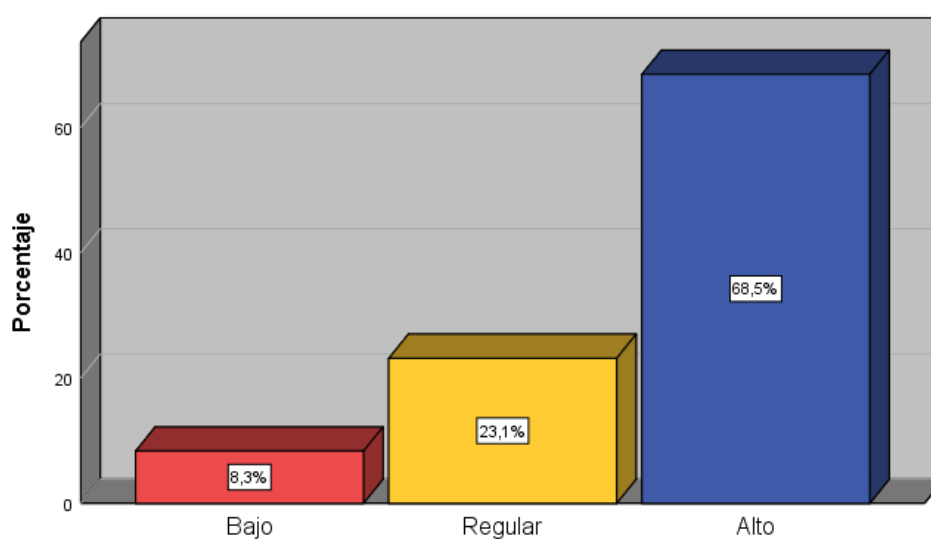
Percepción de los límites en la aplicación de la ley

Niveles	fi	hi%
Bajo	9	8,3
Regular	25	23,1
Alto	74	68,5
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 2

Percepción de los límites en la aplicación de la ley



D1: Percepción de los límites en la aplicación de la ley

Los datos obtenidos revelan una marcada tendencia entre los juristas de Ica respecto a los obstáculos en la implementación legal: apenas el 8.3% considera que las limitaciones son bajas, mientras que un 23.1% las percibe como regulares. Sin embargo, el porcentaje más significativo (68.5%) evidencia que la mayoría de estos profesionales del Derecho enfrenta un nivel alto de dificultades en la aplicación normativa.

Este análisis cuantitativo demuestra que existe un consenso predominante (casi siete de cada diez encuestados) sobre los elevados niveles de complejidad que presenta el ejercicio jurídico en materia de implementación legal. Las cifras revelan una problemática sustancial, donde las barreras para la correcta aplicación de las normas son percibidas como significativas por la gran mayoría de los profesionales del Derecho en la región.

Tabla 3

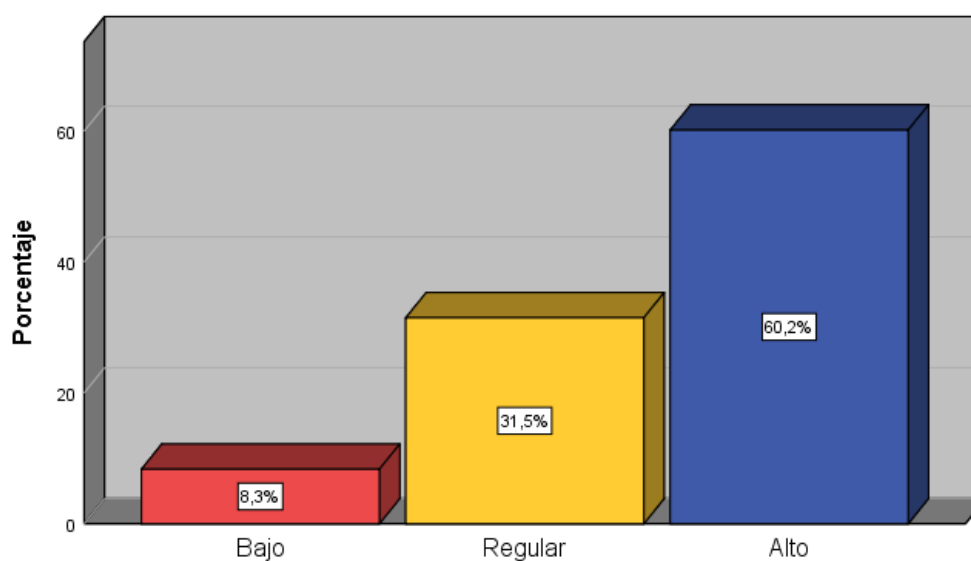
Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia

Niveles	fi	hi%
Bajo	9	8,3
Regular	34	31,5
Alto	65	60,2
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 3

Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia



D2: Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia

Se observa que los profesionales del Derecho en Ica perciben los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de operadores judiciales con distintos niveles de complejidad: un 8,3% los considera bajos, un 31,5% regulares y un significativo 60,2% altos, demostrando que la mayoría identifica serias dificultades tanto en los procesos de obtención de evidencias válidas como en la preparación del personal judicial, lo que evidencia importantes retos procesales y formativos que afectan la administración de justicia en la región, con solo una mínima proporción (8,3%) que considera estos aspectos como poco problemáticos.

Tabla 4

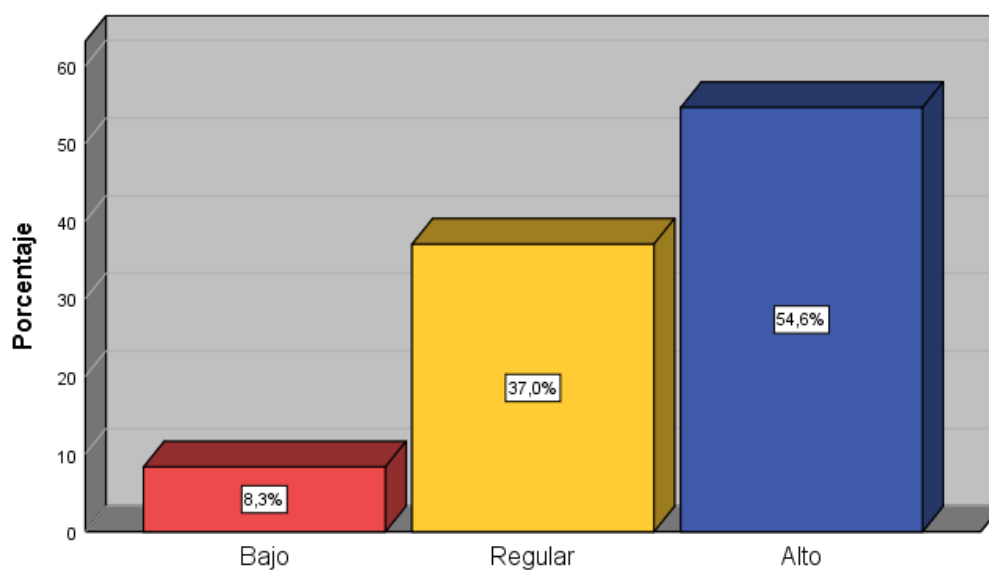
Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial

Niveles	fi	hi%
Bajo	9	8,3
Regular	40	37,0
Alto	59	54,6
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 4

Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial



D3: Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial

Los datos obtenidos muestran que los abogados ejercientes en Ica tienen percepciones diferenciadas sobre los problemas de infraestructura vial que afectan su práctica profesional: mientras un 8.3% considera que estos desafíos son bajos y un 37.0% los califica como regulares, la mayoría significativa (54.6%) identifica un nivel alto de dificultades en este aspecto. Esta distribución porcentual revela que más de la mitad de los juristas locales enfrentan obstáculos considerables derivados de las condiciones viales, lo que impacta directamente en su ejercicio profesional y en el acceso a la justicia en la región, con solo una pequeña minoría que no percibe mayores inconvenientes en esta área.

Tabla 5

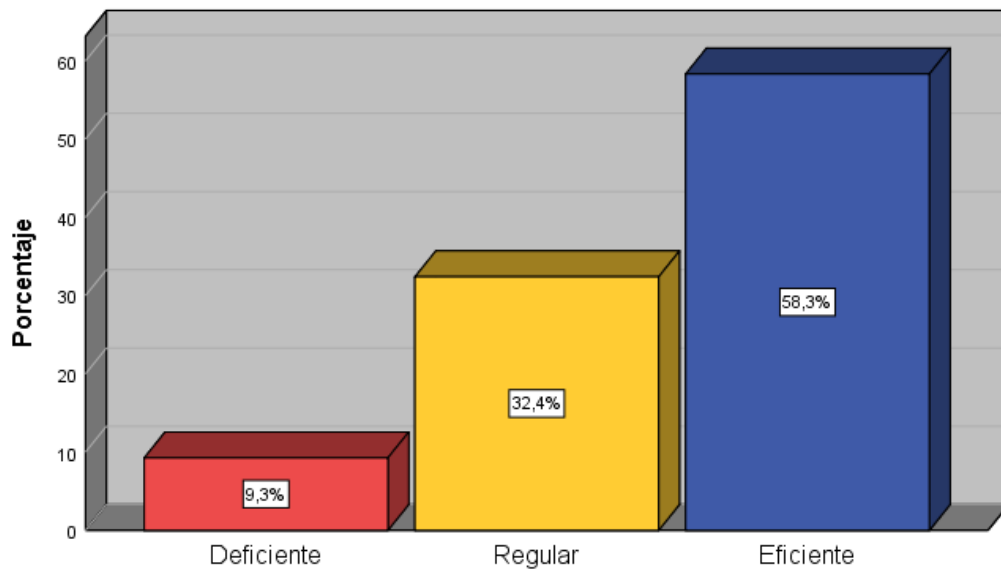
Determinación de la responsabilidad penal

Niveles	fi	hi%
Deficiente	10	9,3
Regular	35	32,4
Eficiente	63	58,3
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 5

Determinación de la responsabilidad penal



VY: Determinación de la responsabilidad penal

El análisis de percepciones entre los juristas iqueños revela una evaluación positiva predominante sobre el sistema de imputación penal: mientras un reducido 9,3% califica como deficiente el proceso de determinación de responsabilidad penal, y un 32,4% lo considera regular, destaca que casi seis de cada diez profesionales (58,3%) lo valoran como eficiente. Estos resultados demuestran que, pese a las críticas, la mayoría de los operadores jurídicos en Ica perciben un funcionamiento adecuado del sistema de responsabilidad penal en su jurisdicción, con una proporción significativamente mayor que reconoce su efectividad frente a quienes señalan limitaciones en este proceso judicial.

Tabla 6

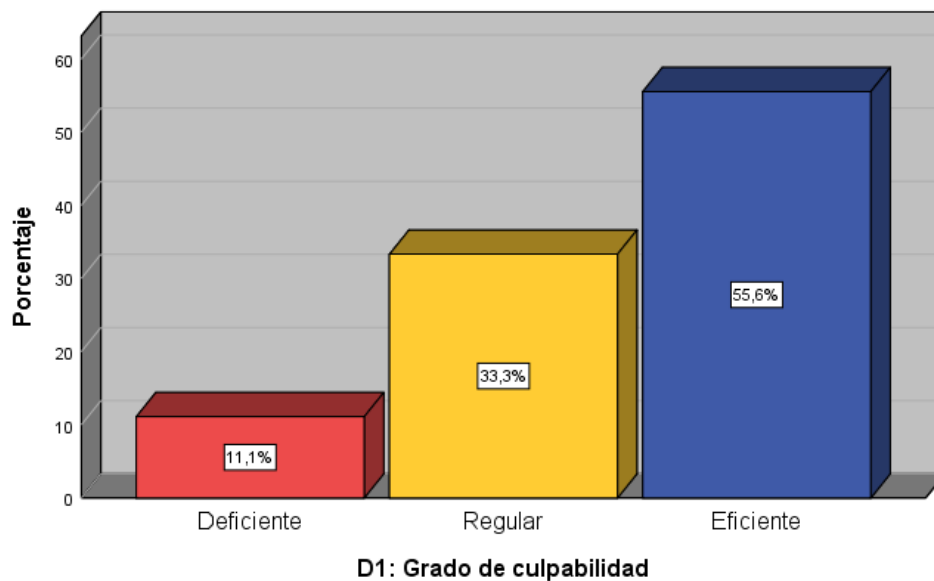
Grado de culpabilidad

Niveles	fi	hi%
Deficiente	12	11,1
Regular	36	33,3
Eficiente	60	55,6
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 6

Grado de culpabilidad



Los resultados evidencian que los juristas de Ica presentan una valoración mayoritariamente favorable sobre la determinación del grado de culpabilidad en los procesos penales: un 55,6% de los profesionales lo califica como eficiente, frente a un 33,3% que lo considera regular y solo un 11,1% que lo evalúa como deficiente. Esta distribución porcentual revela que más de la mitad de los operadores jurídicos locales perciben que el sistema judicial establece adecuadamente los niveles de responsabilidad penal, mostrando una tendencia positiva que supera ampliamente a las percepciones críticas, lo que permite concluir que, en términos generales, el proceso de graduación de la culpabilidad es valorado como efectivo por la comunidad jurídica iqueña.

Tabla 7

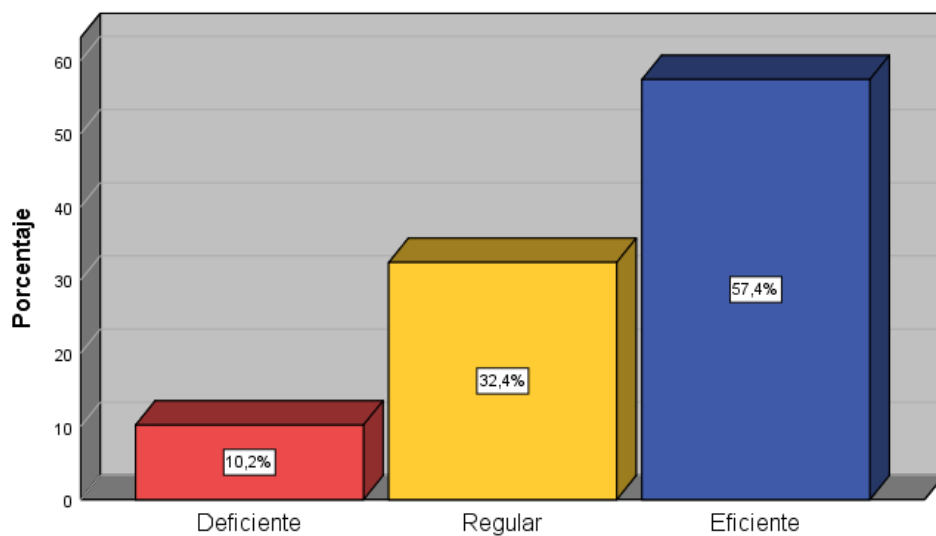
Adecuación del tipo penal

Niveles	fi	hi%
Deficiente	11	10,2
Regular	35	32,4
Eficiente	62	57,4
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 7

Adecuación del tipo penal



D2: Adecuación del tipo penal

Los datos revelan que los juristas iqueños tienen percepciones divididas, pero mayoritariamente positivas sobre la calificación legal de los delitos: mientras un 10.2% considera deficiente la adecuación del tipo penal y un 32.4% la evalúa como regular, destaca que más de la mitad (57.4%) la califica como eficiente. Esta distribución muestra que, aunque existe un tercio de profesionales con valoraciones intermedias, predomina una percepción favorable sobre la correcta tipificación de las conductas delictivas en los procesos penales locales, con una proporción significativamente mayor de abogados que reconocen su efectividad frente a quienes señalan deficiencias en este aspecto fundamental del derecho penal.

Tabla 8

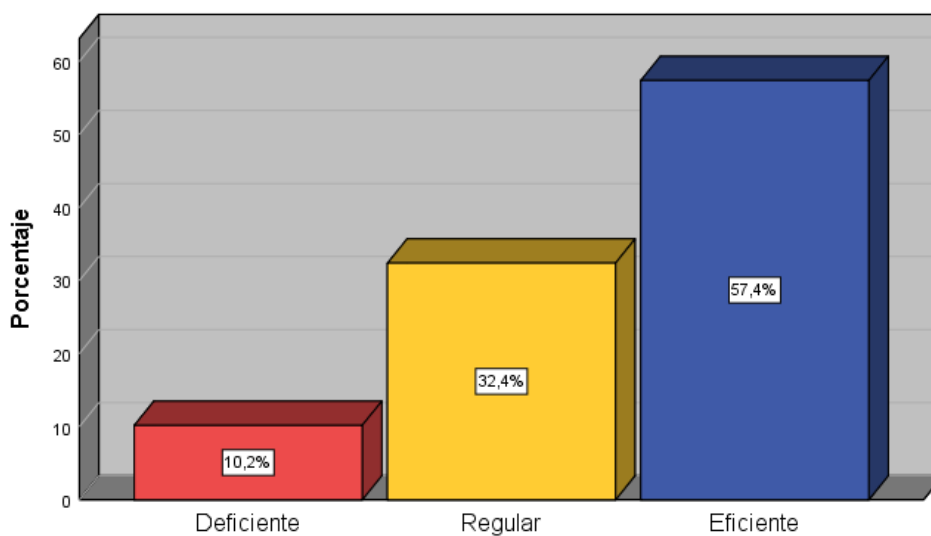
Análisis de las pruebas

Niveles	fi	hi%
Deficiente	11	10,2
Regular	35	32,4
Eficiente	62	57,4
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 8

Análisis de las pruebas



D3: Análisis de las pruebas

El estudio revela que los profesionales del Derecho en Ica presentan percepciones diferenciadas sobre el análisis probatorio: mientras un 10,2% lo califica como deficiente y un 32,4% como regular, la mayoría significativa (57,4%) lo considera eficiente, lo que demuestra que, pese a las valoraciones críticas de un sector minoritario, prevalece entre los juristas locales una visión positiva sobre la efectividad en el examen y valoración de las pruebas dentro de los procesos judiciales en la región. Esta tendencia favorable podría estar asociada a las recientes capacitaciones en técnicas de litigación oral implementadas en el distrito judicial, aunque persisten desafíos en la estandarización de criterios para la valoración probatoria que explican las percepciones negativas del 42,6% restante. Los resultados sugieren la necesidad de fortalecer los protocolos de actuación fiscal y judicial para consolidar estas mejoras percibidas.

Tabla 9

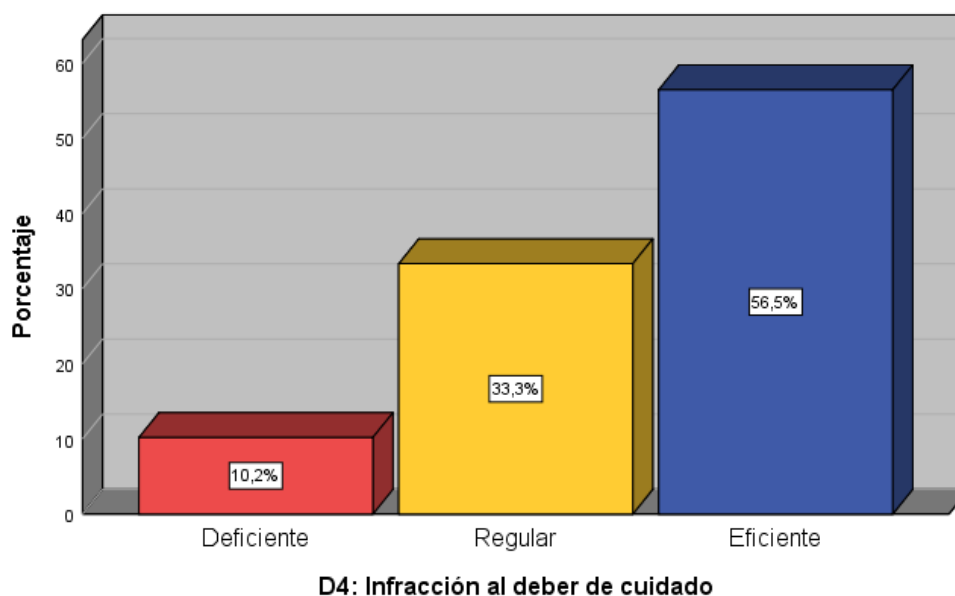
Infracción al deber de cuidado

Niveles	fi	hi%
Deficiente	11	10,2
Regular	36	33,3
Eficiente	61	56,5
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 9

Infracción al deber de cuidado



El estudio sobre la percepción de los profesionales del Derecho en Ica respecto a la infracción al deber de cuidado revela que un 56.5% la califica como eficiente, frente a un 33.3% que la considera regular y solo un 10.2% que la evalúa como deficiente, lo que demuestra que, si bien existe un grupo significativo con valoraciones intermedias, prevalece entre los juristas locales una visión positiva sobre la efectividad en la determinación de este aspecto legal, aunque el porcentaje no mayoritario que mantiene reservas (43.5% entre regular y deficiente) señala la persistencia de desafíos en la aplicación consistente de este criterio jurídico en los procesos judiciales de la región.

Tabla 10

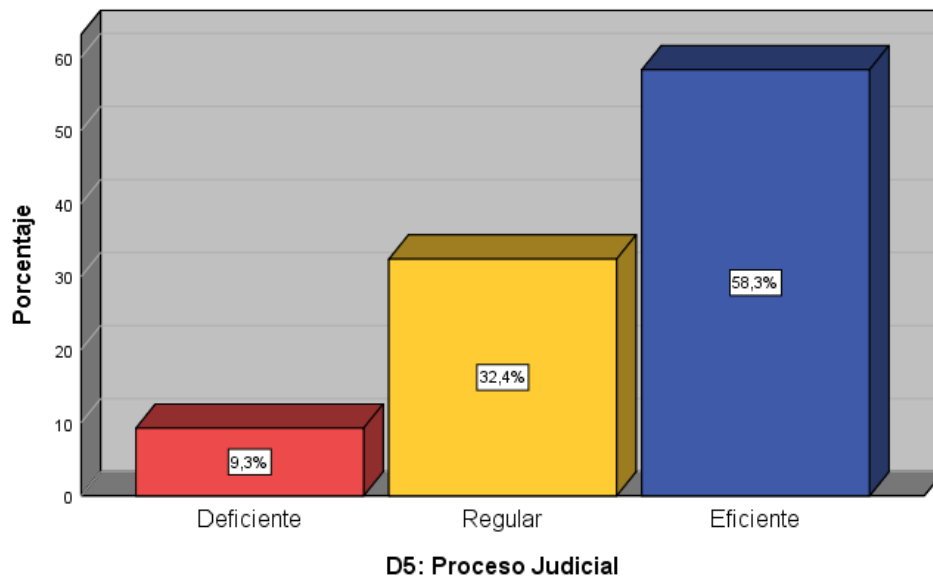
Proceso Judicial

Niveles	fi	hi%
Deficiente	10	9,3
Regular	35	32,4
Eficiente	63	58,3
Total	108	100,0

Nota: Fuente SPSS aplicado

Figura 10

Proceso Judicial



El análisis de las percepciones entre los juristas de Ica revela una valoración mayoritariamente positiva del funcionamiento del proceso judicial en su jurisdicción: mientras un 9.3% lo califica como deficiente y un 32.4% lo considera regular, un significativo 58.3% lo evalúa como eficiente. Estos resultados demuestran que, pese a las críticas de un sector minoritario, más de la mitad de los profesionales del derecho en la región perciben que los procesos judiciales se desarrollan con efectividad, lo que sugiere una adecuada implementación del sistema de justicia local, aunque el 41.7% que mantiene reservas (entre deficiente y regular) indica la existencia de áreas específicas que requieren atención y mejora continua.

Análisis de normalidad:

Los resultados de la prueba de normalidad Kolmogorov-Smirnov mostraron valores de significancia inferiores a 0.05 en todos los casos analizados, lo que permitió rechazar la hipótesis de normalidad de los datos. Ante esta evidencia de distribución no normal, se optó por implementar métodos estadísticos no paramétricos, específicamente seleccionando el modelo de regresión logística ordinal como herramienta analítica apropiada para examinar y determinar las relaciones causales entre las variables de estudio, garantizando así la validez de los resultados obtenidos.

Prueba de hipótesis:

Si p valor $< 0,05$ se rechaza la H_0

Si p valor $> 0,05$ se acepta la H_0

Tabla 11

Prueba de Normalidad

	Kolmogorov-Smirnov		
	Estadístico	gl	Sig.
D1: Percepción de los límites en la aplicación de la ley	,186	108	,000
D2: Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia	,181	108	,000
D3: Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial	,177	108	,000
VX: Límites y desafíos en la aplicación de la ley	,136	108	,000
D1: Grado de culpabilidad	,160	108	,000
D2: Adecuación del tipo penal	,186	108	,000
D3: Análisis de las pruebas	,179	108	,000
D4: Infracción al deber de cuidado	,182	108	,000
D5: Proceso Judicial	,180	108	,000
VY: Determinación de la responsabilidad penal	,187	108	,000

Hipótesis general

Ha: La percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

Ho: La percepción de los límites y desafíos no tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024.

Tabla 12

Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la determinación de la responsabilidad penal en los límites y desafíos en la aplicación de la ley

Información de ajuste de los modelos					Pseudo R cuadrado	
Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.		
Sólo intersección	148,461				Cox y Snell	,728
Final	7,834	140,626	2	0,000	Nagelkerke	0,872
					McFadden	0,723

Función de enlace: Logit.

Fuente: base de datos SPSS

El análisis de la Tabla 12 revela un nivel de significancia de 0,000 ($p < 0,05$), lo que conduce al rechazo de la hipótesis nula (H_0) y confirma la existencia de una relación causal significativa entre las variables analizadas, demostrando que la percepción de los límites y desafíos influye considerablemente en que la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en Ica durante 2024; adicionalmente, el valor del pseudo R cuadrado (R^2 de Nagelkerke = 0,872) indica que el modelo explica el 87,2% de la variabilidad observada en los datos, evidenciando su alta capacidad predictiva y robustez explicativa en el contexto del estudio.

Hipótesis específica 1:

Ha: La percepción de los límites en la aplicación de la ley está significativamente relacionada con la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en estos casos.

Ho: La percepción de los límites en la aplicación de la ley no está significativamente relacionada con la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en estos casos.

Tabla 13

Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica como los límites en la aplicación de la ley influyen en la determinación de la responsabilidad penal

Información de ajuste de los modelos				Pseudo R cuadrado		
Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.		
Sólo intersección	78,917				Cox y Snell	0,450
Final	14,327	64,590	2	0,000	Nagelkerke	0,539
					McFadden	0,332
Función de enlace: Logit.						

Fuente: base de datos SPSS

La Tabla 13 muestra un nivel de significancia estadística de 0,000 ($p < 0,05$), lo que permite rechazar la hipótesis nula (H_0) y confirmar una relación causal significativa entre las variables estudiadas, específicamente que la percepción de los límites en la aplicación de la ley ejerce una influencia determinante en la imputación de responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en Ica durante 2024; complementariamente, el valor del pseudo R^2 de Nagelkerke (0,539) revela que el modelo explica el 53,9% de la variabilidad de los datos, demostrando una capacidad explicativa moderada pero significativa en el análisis de este fenómeno jurídico en el contexto regional investigado.

Hipótesis específica 2:

Ha: La percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia afecta de manera significativa el proceso de determinación de la responsabilidad penal.

Ho: La percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia no afecta de manera significativa el proceso de determinación de la responsabilidad penal.

Tabla 14

Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia en la determinación de la responsabilidad penal

Información de ajuste de los modelos					Pseudo R cuadrado	
Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.		
Sólo intersección	114,807				Cox y Snell	0,623
Final	9,350	105,457	2	0,000	Nagelkerke	0,747
					McFadden	0,543

Función de enlace: Logit.

Fuente: base de datos SPSS

Los resultados presentados en la Tabla 14 demuestran una significancia estadística de 0,000 ($p < 0,05$), lo que conlleva al rechazo de la hipótesis nula (H_0) y confirma la existencia de una relación causal significativa entre las variables analizadas, evidenciando que la percepción sobre los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores judiciales impacta considerablemente en el proceso de determinación de responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la provincia de Ica durante 2024; además, el valor del pseudo R^2 de Nagelkerke (0,747) indica que el modelo explica el 74,7% de la variabilidad de los datos, mostrando una elevada capacidad explicativa que respalda la solidez del análisis realizado y la relevancia de estos factores en la administración de justicia penal en el ámbito territorial estudiado.

Hipótesis específica 3:

Ha: La percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial influye significativamente en la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

Ho: La percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial no influye significativamente en la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

Tabla 15

Información sobre el ajuste del modelo de regresión logística que explica la influencia de la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial en la evaluación de la culpabilidad

Información de ajuste de los modelos				Pseudo R cuadrado	
Modelo	Logaritmo de la verosimilitud -2	Chi-cuadrado	gl	Sig.	
Sólo intersección	95,368				Cox y Snell 0,533
Final	13,247	82,121	2	0,000	Nagelkerke 0,629 McFadden 0,406
Función de enlace: Logit.					

Fuente: base de datos SPSS

El análisis de la Tabla 15 revela un nivel de significancia de 0,000 ($p < 0,05$), lo que conduce al rechazo de la hipótesis nula (H_0) y confirma una relación causal estadísticamente significativa, demostrando que la percepción de los desafíos en infraestructura vial constituye un factor determinante en la evaluación del grado de culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en Ica durante 2024; este hallazgo se ve reforzado por el valor del pseudo R^2 de Nagelkerke (0,629), que indica que el modelo explica el 62,9% de la variabilidad observada, evidenciando una considerable capacidad predictiva que subraya el impacto de las condiciones viales como elemento clave en la valoración judicial de la responsabilidad penal en este tipo de procesos legales en la jurisdicción estudiada..

IV. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

De acuerdo con los resultados hallados, se comprueba que la percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. De esta manera, se logró obtener un R cuadrado Nagelkerke de 0,872 indicando una influencia del 87,2% entre la variable dependiente y la independiente, evidenciando que las decisiones judiciales están condicionadas más por factores sistémicos que por el análisis normativo puro. Estos resultados coinciden con los de Córdova (2020) en su estudio los resultados evidencian que el 93% de la población conoce el delito de homicidio culposo, lo que contrasta con la ineficacia de las actuales políticas de seguridad vial, reflejada en el incremento sostenido de accidentes de tránsito. Esta problemática justifica la necesidad de reformar el Código Penal mediante el aumento de las penas por homicidio culposo, con el objetivo primordial de reducir progresivamente estos siniestros. Paralelamente, la propuesta busca promover conductas responsables que garanticen el cuidado de la vida y protejan los derechos de las víctimas indirectas (aquellos familiares que sufren la pérdida de seres queridos), estableciendo así un marco jurídico disuasorio que, junto con medidas preventivas, genere un impacto tangible en la seguridad vial y la protección de los derechos fundamentales afectados por estas tragedias evitables.

Esta realidad refleja un problema nacional; el sistema legal peruano enfrenta brechas críticas entre el marco jurídico y su aplicación efectiva, particularmente en regiones con alta carga procesal como Ica, donde la saturación del sistema, sumada a la precaria capacitación de operadores y las limitaciones en investigación forense, distorsionan la imputación de culpabilidad, generando inconsistencia en las sentencias y desconfianza ciudadana. Los resultados alertan sobre la urgencia de reformas integrales que, desde un enfoque territorial, fortalezcan las capacidades institucionales y armonicen los procesos judiciales con las realidades regionales, garantizando así una justicia penal técnicamente rigurosa y socialmente legítima

De acuerdo con los resultados descriptivos, se comprueba que la percepción de los límites en la aplicación de la ley está significativamente relacionada con la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. De esta forma, se logró obtener un R cuadrado Nagelkerke de 0,539 indicando una influencia del 53,9% entre el factor dependiente y el independiente. Estos resultados coinciden con los de Salas (2022) en su estudio los resultados evidencian que los fundamentos teóricos de la responsabilidad extracontractual del Estado, se constatan con los avances significativos en esta materia y concluyen que dicha

responsabilidad debe regirse bajo criterios objetivos, sin convertir al Estado en un garante absoluto de riesgos, pues el fin último no es indemnizar indiscriminadamente sino restablecer el equilibrio alterado por acciones estatales. En el marco constitucional boliviano, se evidencia la imperiosa necesidad de desarrollar una normativa infraconstitucional que regule específicamente esta responsabilidad estatal. Esta labor no puede limitarse a una futura acción legislativa, sino que exige una intervención inmediata del poder judicial para evitar que persista la actual situación de impunidad estatal que obliga a los ciudadanos a asumir injustamente los perjuicios causados por acciones u omisiones de la administración pública.

Esta situación refleja un problema estructural del sistema judicial peruano: la brecha entre el marco normativo y su implementación efectiva, particularmente crítica en regiones como Ica donde las limitaciones en la recolección probatoria condicionan sustancialmente las resoluciones. Los hallazgos alertan sobre la necesidad urgente de fortalecer las capacidades institucionales y estandarizar protocolos de actuación que garanticen mayor precisión jurídica, no solo en Ica sino a nivel nacional, donde problemas similares afectan la administración de justicia en materia de responsabilidad penal por siniestros viales.

De acuerdo con el segundo objetivo específico, se demuestra que la percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia afecta de manera significativa el proceso de determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. De esta forma, se logró obtener un R cuadrado Nagelkerke de 0,747 indicando una influencia del 74,7% entre el factor dependiente y el independiente. Estos resultados coinciden con los de López y Hurtado (2021) en su estudio los resultados evidencian la viabilidad de imputar el delito de homicidio culposo en accidentes de tránsito mediante la valoración de indicios objetivos que revelan el comportamiento del conductor durante y después del siniestro, los cuales permiten inferir su grado de conciencia sobre las acciones realizadas y sus potenciales consecuencias lesivas; dichos elementos probatorios (que incluyen tanto actos como omisiones) evidencian no solo una clara infracción al deber de cuidado exigible a todo conductor de vehículos motorizados, sino también una actitud de menosprecio hacia la integridad física y la vida de terceros, circunstancias que, en conjunto, fundamentan técnicamente la atribución de responsabilidad penal por los resultados mortales o lesivos causados.

Las deficiencias en la recolección probatoria (como peritajes incompletos o errores en la cadena de custodia) generan vacíos que dificultan reconstruir los hechos objetivamente. En conjunto, estos desafíos operativos (más que el marco normativo en sí) condicionan sustancialmente el rigor técnico y la equidad de las resoluciones judiciales en estos casos, afectando tanto a víctimas como a imputados.

De acuerdo con el tercer objetivo específico, se demuestra que la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial influye negativamente en la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. De esta forma, se logró obtener un R cuadrado Nagelkerke de 0,629 indicando una influencia del 62,9% entre el factor dependiente y el independiente. Estos resultados coinciden con los de Barrenechea (2023) en su estudio concluye que resulta imprescindible examinar tanto las condiciones objetivas como los elementos subjetivos vinculados a la conducta del agente activo, sin omitir ninguno de estos aspectos, para lograr una adecuada imputación de responsabilidad penal en casos de siniestros viales con resultado de muerte. Esto exige una clara distinción entre los tipos subjetivos de dolo eventual (aceptación consciente del resultado) y culpa consciente (confianza injustificada en evitarlo), ya que, aunque ambas figuras puedan generar el mismo daño, su naturaleza jurídica y reproche penal son sustancialmente diferentes. La investigación advierte que el derecho penal contemporáneo está incorporando nuevas teorías sobre el "dolo sin voluntad", lo que complejiza el análisis de la subjetividad y replantea los criterios tradicionales de imputación. Ante este escenario, se propone desarrollar directrices jurisprudenciales precisas que, considerando estas evoluciones doctrinales, permitan diferenciar técnicamente los grados de culpabilidad y adaptar la respuesta penal a las particularidades de cada caso, garantizando así una aplicación proporcional y diferenciada del derecho punitivo en materia de accidentalidad vial.

El estudio revela que las deficiencias percibidas en la infraestructura vial (como señalización inadecuada, diseño peligroso de carreteras o falta de mantenimiento) distorsionan el análisis de culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito, ya que los operadores jurídicos tienden a atribuir parcialmente la responsabilidad penal a estas condiciones estructurales -en lugar de centrarse exclusivamente en la conducta del conductor- lo que genera una valoración jurídica desproporcionada que no diferencia adecuadamente entre la culpa humana y los factores ambientales.

V. CONCLUSIONES

PRIMERA: Los resultados obtenidos en esta investigación, determina que la percepción de los límites y desafíos tiene un impacto significativo en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. El análisis estadístico reveló un coeficiente R cuadrado de Nagelkerke del 87.2%, lo que indica una influencia extraordinariamente fuerte entre estas variables. Este hallazgo sugiere que factores como las limitaciones en la recolección de pruebas, las deficiencias en la capacitación de los operadores judiciales y los problemas estructurales del sistema de justicia condicionan profundamente el proceso de imputación de responsabilidad, incluso más que los aspectos meramente normativos. Los datos obtenidos plantean serias reflexiones sobre la necesidad de reformas urgentes en el sistema judicial peruano para garantizar una aplicación más objetiva y técnica del derecho penal en este tipo de casos.

SEGUNDA: De acuerdo con los resultados obtenidos en este estudio de investigación, se demuestra que la percepción de los límites en la aplicación de la ley está significativamente relacionada con la precisión en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. El R cuadrado de Nagelkerke indicó una incidencia del 53,9%; evidenciando que aspectos como las dificultades probatorias, la interpretación jurisprudencial divergente y los desafíos en la calificación técnica de los hechos condicionan sustancialmente -aunque no exclusivamente- el rigor con que los operadores jurídicos determinan la culpabilidad en estos procesos penales, lo que plantea la necesidad de implementar protocolos estandarizados de actuación fiscal y judicial que minimicen estas discrepancias operativas en el distrito judicial de Ica.

TERCERA: Se concluye de esta manera, con los resultados obtenidos en este estudio de investigación, se determina que la percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia afecta de manera significativa el proceso de determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. El R cuadrado de Nagelkerke indicó una influencia del 74,7% de las variaciones en las decisiones judiciales, revelando cómo las limitaciones en los procesos investigativos en materia de siniestralidad vial distorsionan sustancialmente la correcta aplicación del derecho penal, situación que exige urgentes reformas en los protocolos de actuación y programas de formación continua para garantizar resoluciones judiciales técnicamente rigurosas y consistentes con los principios de proporcionalidad y justicia material en este tipo de procesos..

CUARTA: Conforme con los resultados obtenidos en este trabajo de investigación, se logra determinar que la percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial influye negativamente en la evaluación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024. El R cuadrado de Nagelkerke indicó una influencia del 62,9%, demostrando cómo problemas estructurales como el mal estado de las carreteras, la señalización inadecuada o el diseño peligroso de las vías generan sesgos evaluativos que llevan a los operadores jurídicos a atribuir erróneamente parte de la responsabilidad penal a condiciones ambientales lo que plantea la necesidad urgente de protocolos de evaluación que diferencien claramente entre factores imputables al conductor y deficiencias infraestructurales y peritajes técnicos especializados que determinen el peso causal real de cada variable.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Para mejorar la determinación de responsabilidad penal en homicidios culposos viales, se recomienda implementar un Protocolo Integral que incluyan capacitaciones especializadas para operadores judiciales en técnicas de investigación vial y análisis objetivo de factores; unidades técnicas multidisciplinarias para estandarizar peritajes y ponderar causas; y sistemas de retroalimentación para monitorear decisiones y actualizar protocolos. Esta estrategia busca reducir la subjetividad, diferenciar claramente entre fallas humanas y deficiencias viales, y garantizar resoluciones técnicas basadas en evidencia objetiva, fortaleciendo así la seguridad jurídica y la proporcionalidad de las sentencias.

SEGUNDA: Para optimizar la determinación de responsabilidad penal en homicidios culposos viales, se propone crear un Sistema Integrado de Evaluación Jurídico-Técnica que establezca protocolos estandarizados para valoración probatoria e imputación objetiva de responsabilidad y mecanismos de auditoría y seguimiento de sentencias. Este modelo busca sustituir las percepciones subjetivas por criterios técnicos unificados, lo que fortalecerá la efectividad del sistema de justicia penal en siniestros viales.

TERCERA: Para mejorar la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en Perú, se recomienda fortalecer la recolección de pruebas, programas de formación continua en investigación forense, el uso de tecnología avanzada como software de reconstrucción de accidentes y drones, la implementación de protocolos claros para la preservación de pruebas y la sensibilización sobre su importancia en los procesos judiciales. Estas medidas contribuirían a reducir la impunidad y mejorar la eficacia del sistema de justicia.

CUARTA: Se recomienda para mejorar la determinación de la culpabilidad en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en Perú, es fundamental abordar los desafíos de la infraestructura vial y la evaluación de responsabilidad mediante un enfoque integral. Se recomienda mejorar el diseño y mantenimiento de las vías con auditorías de seguridad vial, señalización adecuada y fiscalización de puntos críticos. Asimismo, establecer protocolos claros para considerar el impacto de la infraestructura en la determinación de la culpabilidad. Estas acciones permitirían un análisis más justo y preciso, reduciendo la impunidad y mejorando la seguridad vial.

VII. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alarcón, J. (2021). *Percepción de los límites y desafíos en la aplicación de la ley*. Editorial Jurídica.
- Alcaraz, A. (2016) Concepción o elección del diseño de investigación. <https://slideplayer.es/slide/9435207/>
- Alfaro, F. y Linares, V. (2020) *La responsabilidad penal y civil en el homicidio y lesiones culposas resultantes de un accidente de tránsito terrestre*. [Tesis de licenciatura, Universidad de el Salvador] <https://oldri.ues.edu.sv/id/eprint/23152/1/Tesis%20La%20Responsabilidad%20Civil%20y%20Penal%20en%20el%20homicidio%20y%20lesiones%20culposas%20resultantes%20de%20un%20accidente%20de%20transito%20terrestre.pdf>
- Barrenechea, K. (2023) *La imputación subjetiva como factor determinante en el delito de homicidio culposo por inobservancia de las reglas de tránsito*. [Tesis de grado, Universidad César Vallejo] <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/138217>
- Casachagua, D. (2022). *La reparación civil en los delitos de homicidio culposo asociado a accidentes de tránsito del módulo penal de la provincia de Junín de la corte superior justicia de Junín*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Peruana de los Andes]. https://repositorio.upla.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12848/5736/T037_10162700_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- CEJIL. (2023). *Situación de los operadores de justicia: Desafíos y limitaciones*. <https://cejil.org/wp-content/uploads/2023/01/FINAL-EPU-PE-Situacion-operadores-de-justicia-CEJIL-IDL-DPLF.pdf>
- Chavarry, C. y Príncipe, G. (2021). Manual de seguridad vial para aumentar los niveles de infraestructura en las carreteras del Perú. *Pro Sciences: Revista de Producción, Ciencias e Investigación*, 5(38), 179-196. <https://doi.org/10.29018/issn.2588-1000vol5iss38.2021pp179-196>
- Cisneros, V. (2020) *La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito*. [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar] <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-Cisneros-La%20efectividad.pdf>
- Congreso de la República del Perú (2004). *Código Procesal Penal: Decreto Legislativo N° 957*. Diario Oficial El Peruano. <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/00957.pdf>
- Congreso de la República del Perú. (2002). *Ley N° 27753 que modifica los artículos 111°, 124° y 274° del Código Penal referidos al homicidio culposo, lesiones culposas y conducción*

- en estado de ebriedad o drogadicción y el artículo 135° del Código Procesal Penal sobre mandato de detención. Diario Oficial El Peruano. <https://spijweb.minjus.gob.pe>
- Cordova, N. (2020) *Propuesta legislativa sobre modificación del artículo 111° del código penal y su influencia en el incremento de penas por delito de homicidio culposo, Piura – 2019*. [Tesis de grado, Universidad Alas Peruanas] https://repositorio.uap.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12990/11556/Tesis_propuesta%20legislativa_modificaci%C3%B3n_c%C3%B3digo%20penal_influencia_incremento_delito_homicidio%20culposo_Piura.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Durán, R. (2023). Homicidio imprudente en el tránsito vial: jurisprudencia contradictoria a partir de dogmática aplicada incorrectamente. *Revista Oficial Del Poder Judicial*, 15(19), 399-441. <https://doi.org/10.35292/ropj.v15i19.738>
- Escudero, C. y Cortez, L. (2018). Técnicas y métodos cualitativos para la investigación científica. *Ediciones UTMACH*. <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/14207/1/Cap.1-Introducci%C3%B3n%20a%20la%20investigaci%C3%B3n%20cient%C3%ADfica.pdf>
- Garay, C. (2020) Técnicas e instrumentos de recolección de datos. <https://crubocas.up.ac.pa/sites/crubocas/files/2020-07/3%20M%C3%B3dulo%20%20%20EVIN%20300.pdf>
- García, J., & Martínez, P. (2021). *El impacto de los desafíos judiciales en la administración de justicia*. Editorial Jurídica.
- Gil, J. (2016) *Técnicas e instrumentos para la recogida de información*. Editorial UNED. https://books.google.es/books?hl=es&lr=&id=ANrkDAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PP1&dq=T%C3%A9cnicas+e+instrumentos+para+la+recogida+de+informaci%C3%B3n.&ots=rb9onPg3zF&sig=WsYC6a_qz-8XN1pLzpn1aeDoSrg#v=onepage&q=T%C3%A9cnicas%20e%20instrumentos%20para%20la%20recogida%20de%20informaci%C3%B3n.&f=false
- Hurtado, C. (2021). *Determinación de la doble indemnización en los delitos de homicidio culposo en relación al Soat y a la reparación civil, Chiclayo 2019*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Señor de Sipán]. <https://repositorio.uss.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12802/9719/Hurtado%20Ticu%C3%B1a%20Carlos%20Alberto.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Instituto Nacional de Estadística e Informática (2018). *Accidentes de Tránsito*. INEI. <https://m.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/traffic-accidents/>
- Li-García, J. (2024) Principio de proporcionalidad y modificación legislativa a homicidio doloso en delitos de accidente de tránsito. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias*

Jurídicas. Año IX. Vol. IX. N° 16. Enero – Junio. 2024.
<http://dx.doi.org/10.35381/racji.v9i16.3174>

- López, E. y Hurtado, S. (2021) *El delito de homicidio culposo y la conducción de vehículo en estado de ebriedad en la ciudad de Puerto Maldonado, Madre De Dios 2018*. [Tesis de grado, Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios]
<https://repositorio.unamad.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14070/737/004-1-8-055.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Mario, N. (2020) Inteligencia artificial al volante. Una mirada sobre la atribución de Responsabilidad Penal por los resultados lesivos generados por los vehículos autónomos.
<https://riu.austral.edu.ar/bitstream/handle/123456789/1327/Inteligencia%20artificial%20al%20volante.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ministerio de Justicia y Derechos Humanos del Perú. (2016). *Código Penal: Decreto Legislativo N° 635* (12ª ed.). <https://spijweb.minjus.gob.pe>
- Mir, S. (2016). *Derecho Penal. Parte General*. 10ma Ed. Editorial BdeF.
<https://www.juristaeditores.com/producto/derecho-penal-parte-general-8/>
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2022). *Boletín Anual 2022*. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. <https://www.onsv.gob.pe/post/boletin-estadistico-de-siniestralidad-vial-2022/>
- Olivero, F. (2016) Capítulo 2: Población, muestra y contexto. Recuperado:
<https://es.slideshare.net/ug-dipa/captulo-2-muestra>
- Pérez, L., & Sánchez, M. (2022). *El juicio y la responsabilidad penal en el derecho moderno*. Instituto de Derecho Penal.
- Ramos, D. (2022). *Delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil en el 2° Juzgado Penal Unipersonal de Satipo – 2020*. [Tesis de Maestría, Universidad Continental].
https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/12607/1/IV_PG_MDDP_TE_Ramos_Huayra_2022.pdf
- Rios, A. (2023) *Análisis técnico de la reconstrucción de los accidentes de tránsito y la responsabilidad penal en el Distrito de Echarati, 2019-2022*. [Tesis de maestría, Universidad Norbert Wiener]
https://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/20.500.13053/9928/T061_45985024_M.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Salas, W. (2022) *Fundamentos, límites y desafíos para la regulación de la responsabilidad extracontractual del Estado boliviano*. [Tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar] <http://bibliotecas.uasb.edu.bo:8080/bitstream/54000/1417/2/TD-248.pdf>

- Sánchez, H., Reyes, C. & Mejía, K. (2018) Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística. Universidad Ricardo Palma. <http://repositorio.urp.edu.pe/bitstream/handle/URP/1480/libro-manual-de-terminos-en-investigacion.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Timaná, J. (2020). *La educación vial en el Perú debe ser parte del sistema educativo*. Universidad de Piura. <https://www.udep.edu.pe/hoy/2020/10/educacion-vial-en-peru-debe-ser-parte-del-sistema-educativo/>
- Velásquez, S. (2024) *La responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito entre particulares y su aseguramiento en Colombia*. [Tesis de grado, Universidad Cooperativa de Colombia] <https://repository.ucc.edu.co/server/api/core/bitstreams/b53b4e7e-ff7e-4979-ae6b-6cc355337220/content>
- Vidal, G. (2021). Determinación de la responsabilidad penal en homicidio culposo. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas*, 15(2), 123-145.
- Viglione, M. (2019). *El homicidio culposo en los accidentes de tránsito y la incorporación del art 84 bis (LEY 27.347)*. [Tesis de Grado, Universidad Siglo 21]. <https://repositorio.21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/16557/VIGLIONE%20MAURICIO.pdf?sequence=1>

VIII. ANEXOS

Anexo 2: Matriz de Operacionalización de Variables: “Límites y desafíos en la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en la Provincia de Ica, 2024”

Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Ítems o reactivo	Escala de medición
Vx: Límites y desafíos en la aplicación de la ley	Los límites y desafíos en la aplicación de la ley se refieren a las barreras o dificultades que enfrentan los operadores de justicia (jueces, fiscales, policías, etc.) en el proceso de interpretar y aplicar las normativas legales vigentes. Estos obstáculos pueden derivar de lagunas normativas, falta de recursos, corrupción, o inconsistencias en la legislación, lo que dificulta la correcta administración de justicia en casos específicos. Según Alarcón (2021), “la percepción de los límites y desafíos en la aplicación de la ley está estrechamente vinculada con la capacidad de los operadores judiciales para interpretar y aplicar el marco normativo de manera equitativa y eficiente” (Alarcón, 2021, p. 35).	La variable "Límites y desafíos en la aplicación de la ley" se medirá a través de un cuestionario de 20 ítems que evaluará las percepciones de los operadores de justicia (jueces, fiscales, abogados, y policías) sobre las barreras y dificultades que enfrentan al aplicar la ley en casos de homicidio culposo por accidentes de tránsito. Los ítems incluirán aspectos relacionados con la interpretación de las normativas, recursos disponibles,	D1. Percepción de los límites en la aplicación de la ley	<ul style="list-style-type: none"> - Conocimiento de la normativa legal - Interpretación de la normativa legal - Proporcionalidad en la sanción - Flexibilidad en la aplicación: 	1-6	Tipo Likert escala de Likert de 5 puntos (1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).
			D2. Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia	<ul style="list-style-type: none"> - Acceso a herramientas y tecnología - Calidad de las pruebas recolectadas - Capacitación de los operadores de justicia - Eficiencia en la investigación 	7-12	Tipo Likert escala de Likert de 5 puntos (1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).
			D3. Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial	<ul style="list-style-type: none"> - Estado de la infraestructura vial - Accesibilidad a la escena del accidente - Impacto del entorno vial en el accidente - Responsabilidad institucional en la infraestructura 	13-18	Tipo Likert escala de Likert de 5 puntos (1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).

<p style="text-align: center;">Vy: Determinación de la responsabilidad penal.</p>	<p>La determinación de la responsabilidad penal es el proceso mediante el cual se evalúa si un individuo es culpable de un delito, tomando en cuenta las pruebas presentadas y la aplicación de las normativas jurídicas vigentes. Este proceso implica una interpretación de los hechos, la conducta del acusado y la legislación aplicable. Según Mir (2016), “la responsabilidad penal es la imputación jurídica de un acto delictivo, en la que se analizan tanto las condiciones objetivas como subjetivas para establecer la culpabilidad o inocencia del acusado” (Mir, 2016, p. 18).</p>	<p>La variable "Determinación de la responsabilidad penal" se evaluará mediante un cuestionario de 20 ítems que medirá cómo los operadores de justicia perciben su capacidad para determinar de manera justa y precisa la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito. Los ítems cubrirán áreas como la suficiencia de pruebas, la interpretación de las acciones del acusado, la imparcialidad del proceso, y la influencia de factores externos (como la infraestructura vial).</p>	<p>D1: Grado de culpabilidad</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Imprudencia o negligencia - Gravedad de la infracción - Conciencia del riesgo 	<p>1-6</p>	<p>Tipo Likert</p> <p>escala de Likert de 5 puntos</p> <p>(1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).</p>
			<p>D2: Grado Adecuación del tipo penal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tipificación correcta del delito - Proporcionalidad en la penal - Existencia de circunstancias agravantes o atenuantes 	<p>7-12</p>	<p>Tipo Likert</p> <p>escala de Likert de 5 puntos</p> <p>(1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).</p>
			<p>D3: Análisis de las pruebas</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Suficiencia de pruebas - Relevancia de las pruebas - Validez legal de las pruebas 	<p>13-18</p>	<p>Tipo Likert</p> <p>escala de Likert de 5 puntos</p> <p>(1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).</p>
			<p>D4: Infracción al deber de cuidado</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Evaluación de la conducta del acusado - Comportamiento de la víctima - Factores externos 	<p>19-24</p>	<p>Tipo Likert</p> <p>escala de Likert de 5 puntos</p> <p>(1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).</p>
			<p>D5: Proceso judicial</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Transparencia del juicio - Tiempo de resolución - Imparcialidad en la evaluación 	<p>25-30</p>	<p>Tipo Likert</p> <p>escala de Likert de 5 puntos</p> <p>(1 = Totalmente en desacuerdo, 5 = Totalmente de acuerdo).</p>

Anexo 3: Instrumentos de recolección de datos

Cuestionario sobre los límites y desafíos en la aplicación de la ley en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito

El siguiente cuestionario tiene como propósito evaluar su percepción sobre los límites y desafíos en la aplicación de la ley en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito. Su participación es muy valiosa, ya que nos permitirá obtener información que contribuirá a mejorar el sistema judicial en este tipo de casos.

A continuación, encontrará una serie de afirmaciones. Le pedimos que, para cada una de ellas, indique el grado en el que está de acuerdo o en desacuerdo utilizando la siguiente escala:

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Lea cada afirmación con detenimiento y marque la opción que mejor refleje su opinión o experiencia. No existen respuestas correctas o incorrectas, por lo que le solicitamos responder de la manera más honesta y precisa posible.

Tenga en cuenta las siguientes indicaciones:

Responda a todas las afirmaciones.

No deje ninguna respuesta en blanco.

Si tiene dudas sobre alguna afirmación, elija la opción que mejor se ajuste a su opinión general.

Tiempo estimado de duración del cuestionario: 10-15 minutos.

Nota: La información recopilada será tratada de manera confidencial y solo se utilizará con fines de investigación académica. Si tiene alguna pregunta o inquietud sobre el cuestionario, no dude en comunicarse con nosotros.

Dimensiones	Ítems y/o reactivos	Valoración				
		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Percepción de los límites en la aplicación de la ley	1. Tengo un conocimiento sólido de las normativas vigentes sobre homicidio culposo.					
	2. Las leyes aplicables a homicidio culposo en accidentes de tránsito son claras y fáciles de interpretar.					
	3. Considero que las sanciones para homicidio culposo son proporcionales a la gravedad del delito.					
	4. La flexibilidad en la aplicación de la ley permite una adecuada adaptación a las circunstancias de cada caso.					
	5. La falta de claridad en las normativas sobre homicidio culposo genera dificultades en su aplicación.					
	6. Las leyes actuales sobre accidentes de tránsito necesitan una actualización para reflejar la realidad vial actual.					

Dimensión 2: Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia	7.	En mi trabajo, cuento con acceso a herramientas tecnológicas adecuadas para la recolección de pruebas.					
	8.	Las pruebas recolectadas en los casos de homicidio culposo son suficientes para determinar la responsabilidad penal.					
	9.	Considero que la capacitación que he recibido me permite aplicar la normativa correctamente en casos de homicidio culposo.					
	10.	La calidad de las pruebas recolectadas en accidentes de tránsito es adecuada para sustentar el proceso penal.					
	11.	El proceso de recolección de pruebas en los casos de homicidio culposo es eficiente y rápido.					
	12.	La falta de capacitación continua en el uso de nuevas tecnologías afecta la calidad de la investigación en estos casos.					
Dimensión 3: Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial	13.	El estado de las carreteras en la provincia de Ica influye significativamente en la ocurrencia de accidentes.					
	14.	La accesibilidad a la escena de un accidente de tránsito dificulta la recolección de pruebas en algunos casos.					
	15.	Considero que la infraestructura vial deficiente es un factor clave en la responsabilidad de los accidentes de tránsito.					
	16.	Las condiciones de la vía pública impactan directamente en la precisión de la investigación de accidentes.					
	17.	Las autoridades no asumen completamente su responsabilidad en el mantenimiento de la infraestructura vial.					
	18.	Las deficiencias en la infraestructura vial deberían ser consideradas al momento de determinar la culpabilidad en accidentes de tránsito.					

Agradecemos su participación y colaboración.

Cuestionario sobre la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito

El siguiente cuestionario tiene como propósito evaluar su percepción la determinación de la responsabilidad penal en casos de homicidio culposo por accidente de tránsito. Su participación es muy valiosa, ya que nos permitirá obtener información que contribuirá a mejorar el sistema judicial en este tipo de casos.

A continuación, encontrará una serie de afirmaciones. Le pedimos que, para cada una de ellas, indique el grado en el que está de acuerdo o en desacuerdo utilizando la siguiente escala:

Totalmente en desacuerdo	En desacuerdo	Ni de acuerdo ni en desacuerdo	De acuerdo	Totalmente de acuerdo
1	2	3	4	5

Lea cada afirmación con detenimiento y marque la opción que mejor refleje su opinión o experiencia. No existen respuestas correctas o incorrectas, por lo que le solicitamos responder de la manera más honesta y precisa posible.

Tenga en cuenta las siguientes indicaciones:

Responda a todas las afirmaciones.

No deje ninguna respuesta en blanco.

Si tiene dudas sobre alguna afirmación, elija la opción que mejor se ajuste a su opinión general.

Tiempo estimado de duración del cuestionario: 20-25 minutos.

Nota: La información recopilada será tratada de manera confidencial y solo se utilizará con fines de investigación académica. Si tiene alguna pregunta o inquietud sobre el cuestionario, no dude en comunicarse con nosotros.

Dimensiones	Ítems y/o reactivos	Valoración				
		1	2	3	4	5
Dimensión 1: Grado de culpabilidad	1. En los casos que he trabajado, la imprudencia del conductor es un factor decisivo para determinar la culpabilidad.					
	2. La gravedad de la infracción es tomada en cuenta de manera justa en el proceso penal.					
	3. Los conductores involucrados en accidentes de tránsito suelen ser conscientes de los riesgos que sus acciones implican.					
	4. La negligencia del conductor es un elemento clave para establecer la responsabilidad penal.					
	5. La evaluación de la gravedad de la infracción está bien definida en las leyes actuales.					
	6. La conciencia del riesgo por parte del acusado influye significativamente en la determinación de su responsabilidad penal.					
Dimensión 2: Adecuación del tipo penal	7. La tipificación del homicidio culposo en los casos de accidentes de tránsito es clara y precisa.					
	8. Las sanciones impuestas en estos casos son proporcionales a la magnitud del delito cometido.					

	9. Las circunstancias agravantes o atenuantes son adecuadamente valoradas en la determinación de la pena.					
	10. El tipo penal aplicado en los casos de homicidio culposo refleja la gravedad de los hechos.					
	11. En los casos que he manejado, la proporcionalidad de la pena ha sido justa y equitativa.					
	12. Las leyes permiten una adecuada consideración de las circunstancias que agravan o atenúan la responsabilidad del acusado.					
Dimensión 3: Análisis de las pruebas	13. En los casos que he trabajado, las pruebas presentadas son suficientes para establecer la responsabilidad penal.					
	14. La relevancia de las pruebas es un aspecto fundamental para determinar la culpabilidad del acusado.					
	15. Las pruebas utilizadas en el juicio cumplen con todos los requisitos legales establecidos.					
	16. La validez de las pruebas presentadas no suele ser cuestionada en los procesos judiciales que he manejado.					
	17. Considero que la falta de pruebas suficientes afecta la determinación de la responsabilidad penal en muchos casos.					
	18. Las pruebas recolectadas en accidentes de tránsito son relevantes y permiten determinar la culpabilidad del acusado.					
Dimensión 4: Infracción al deber de cuidado	19. La evaluación de la conducta del acusado es clave para establecer la responsabilidad penal en estos casos.					
	20. En algunos casos, el comportamiento imprudente de la víctima ha contribuido al accidente.					
	21. Los factores externos (como la infraestructura vial) influyen en la determinación de la culpabilidad en accidentes de tránsito.					
	22. La conducta del acusado se evalúa con base en las normativas legales vigentes.					
	23. Considero que el comportamiento de la víctima es adecuadamente evaluado en los procesos judiciales.					
	24. Los factores externos son tomados en cuenta de manera justa en la evaluación de la responsabilidad penal.					
Dimensión 5: Proceso Judicial	25. Los juicios relacionados con homicidio culposo en accidentes de tránsito son transparentes y accesibles para las partes involucradas.					
	26. El proceso judicial en estos casos se realiza en un tiempo razonable, sin demoras innecesarias.					
	27. Las decisiones judiciales en los casos de homicidio culposo se toman de manera imparcial, sin influencias externas.					
	28. Considero que la transparencia en los procesos judiciales es fundamental para garantizar la confianza en el sistema legal.					
	29. La demora en la resolución de los casos afecta la percepción de justicia por parte de las víctimas y sus familias.					
	30. En los juicios que he presenciado, la imparcialidad de los jueces y fiscales ha sido siempre evidente.					

Agradecemos su participación y colaboración.

Anexo 4: Data de resultados por variables

VX: Límites y desafíos en la aplicación de la ley

	D1: Percepción de los límites en la aplicación de la ley						D2: Percepción de los desafíos en la recolección de pruebas y la capacitación de los operadores de justicia						D3: Percepción de los desafíos relacionados con la infraestructura vial					
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
1	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3
2	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3
3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3
4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3
5	3	4	4	4	3	3	5	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3
6	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3
7	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3
8	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3
9	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3
10	4	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2
11	4	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2
12	4	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2
13	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3
14	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4
15	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4
16	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3
17	4	5	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3
18	3	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	1	2
19	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3
20	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4
21	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	4	3	3
22	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3
23	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3
24	3	3	4	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4
25	5	4	4	3	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5
26	3	4	4	5	5	5	4	4	5	3	5	4	4	4	5	5	3	3
27	4	5	4	5	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5
28	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	3	3
29	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	3
30	4	3	3	3	3	5	5	4	4	5	5	4	5	4	4	4	4	4
31	5	4	4	4	5	5	3	5	3	4	4	4	5	5	5	4	4	5
32	3	3	3	3	5	5	4	4	4	3	3	3	3	4	4	5	5	5
33	4	4	4	4	4	4	5	5	5	3	3	4	4	4	5	5	3	3
34	3	3	3	4	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	4	4	4
35	5	3	3	3	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	3	3	3	3
36	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	3	3	3	3	3	5	5	5
37	5	4	3	3	3	3	4	4	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5

38	4	4	5	5	5	5	4	4	3	3	3	4	4	5	5	3	3	3
39	3	1	2	2	3	2	3	2	3	3	2	3	1	2	4	2	2	2
40	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3
41	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	2	2	2	3	3
42	3	3	4	4	3	3	2	2	2	3	3	4	3	4	4	3	3	3
43	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3
44	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	2	2	3	3	2	2	2	3
45	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	3	3	3	3	4	4	3
46	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3
47	3	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1
48	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3
49	4	4	4	5	5	5	3	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	3
50	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5
51	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	3	4
52	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3	5	5	5
53	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	5	5	4
54	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	4	5	5
55	4	4	3	3	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5	3
56	5	5	5	4	4	3	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	3
57	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5
58	4	5	5	4	4	4	5	5	3	3	3	4	4	4	5	5	4	4
59	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5
60	5	5	3	3	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5
61	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	5	4	4	3	3
62	5	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4
63	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	5	5	5	3	3	4	4	5
64	5	3	5	5	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	3	3
65	3	3	4	4	5	5	5	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2
66	3	2	2	3	3	2	2	2	3	3	1	1	3	3	2	2	2	2
67	2	1	2	2	1	1	1	1	1	2	3	2	1	1	2	2	3	2
68	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	3
69	5	5	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	3	3
70	5	5	4	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3
71	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	5
72	3	3	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	2	3	3
73	3	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	5
74	4	3	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5
75	5	5	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	2
76	5	5	5	4	4	3	4	4	1	3	3	2	2	2	2	3	3	3
77	4	4	4	5	5	5	4	4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3
78	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	2	3	3	3	4	4	3	3
79	5	5	4	4	4	3	3	3	2	2	2	3	3	4	4	4	3	3
80	5	4	4	3	4	3	3	2	2	2	3	3	3	3	4	4	4	3
81	4	4	4	5	5	5	3	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	3
82	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5

83	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	3	4
84	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3	5	5	5
85	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	5	5	4
86	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	4	5	5
87	4	4	3	3	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5	3
88	5	5	5	4	4	3	3	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	3
89	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	3	4	4	4	5	5	5	5
90	4	5	5	4	4	4	5	5	3	3	3	4	4	4	5	5	4	4
91	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3	3	4	4	5
92	5	5	3	3	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5
93	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	5	5	5	5	4	4	3	3
94	5	4	3	3	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	4	4
95	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4
96	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4
97	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3
98	4	5	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3
99	3	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	3	3	2	2	1	1	2
100	3	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	3
101	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4
102	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	4	3	3
103	3	3	4	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4
104	5	4	4	3	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5
105	3	4	4	5	5	5	4	4	5	3	5	4	4	4	5	5	3	3
106	4	5	4	5	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5
107	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	3	3
108	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	3

VY: Determinación de la responsabilidad penal

	D1: Grado de culpabilidad						D2: Adecuación del tipo penal						D3: Análisis de las pruebas						D4: Infracción al deber de cuidado						D5: Proceso Judicial						
	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	P22	P23	P24	P25	P26	P27	P28	P29	P30	
1	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3		
2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3
3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3
4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3
5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4
6	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4
7	2	2	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	4	4	3	2	2	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	2	3	
8	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3	
9	4	4	3	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	
10	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	
11	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	1	1	2	
12	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	
13	4	4	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	3	
14	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	2	1	3	3	
15	3	3	4	3	3	3	4	2	3	4	4	3	2	4	3	3	3	3	4	4	3	3	2	3	2	2	4	2	2	3	
16	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	3	
17	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	3	3	
18	1	2	3	3	1	2	1	3	2	3	2	2	1	1	3	3	1	2	2	1	3	3	1	1	2	2	2	2	1	3	
19	3	5	3	3	5	5	3	3	5	5	3	3	5	5	3	3	3	5	5	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	
20	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	2	1	3	3	2	2	1	3	3	1	1	3	3	3	2	2	3	3	3	3	
21	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	
22	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	2	4	4	3	3	3	3	
23	3	3	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	
24	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	5	5	
25	4	4	5	5	3	5	3	5	4	4	5	4	5	5	4	3	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	
26	4	4	5	5	5	5	5	5	3	3	4	4	5	5	5	5	5	4	4	3	3	3	5	5	4	4	5	5	5	5	
27	5	5	3	5	3	4	4	3	3	3	4	3	3	3	5	5	4	4	5	5	3	3	5	5	5	4	4	4	5	5	
28	5	5	4	4	5	5	3	3	5	4	4	5	3	3	5	5	4	4	5	3	5	5	4	4	5	3	3	5	4	5	
29	5	4	4	5	5	4	5	5	3	5	4	5	5	3	5	5	4	5	3	5	5	4	4	5	5	3	3	5	5	5	
30	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	5	4	4	5	5	3	3	5	4	4	5	3	3	5	4	4	3	3	3	3	
31	5	5	4	4	5	5	4	3	5	4	4	4	3	3	4	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4	
32	3	3	3	4	4	5	4	3	3	4	4	5	5	3	3	5	4	4	5	3	3	5	4	5	5	3	3	4	5	5	
33	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	3	4	5	3	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	
34	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	5	5	4	3	3	5	4	4	5	5	5	3	3	
35	4	4	4	5	5	5	5	3	3	5	5	5	4	5	5	3	3	3	5	5	5	5	4	4	3	3	5	4	4	5	
36	3	3	5	5	4	4	5	5	5	3	3	3	5	5	4	4	5	5	5	3	3	5	5	4	4	5	5	5	3	3	
37	5	5	5	5	4	5	3	5	4	4	5	5	3	3	3	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	3	3	
38	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	5	
39	3	3	3	2	3	2	3	2	2	3	2	2	1	1	2	2	3	2	2	3	3	4	2	2	2	4	3	3	2	3	

40	2	2	2	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	4	4	3	3	4	3	3	3	3	4	3			
41	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	3			
42	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3			
43	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	3	4	4	3	5	4	4	3	5	5	4	4	3	5	4	3	3			
44	4	4	3	3	3	3	5	4	4	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	5	5			
45	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3			
46	4	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3			
47	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2		
48	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	2	2	2			
49	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5		
50	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	4	5			
51	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4		
52	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5		
53	5	5	4	4	5	5	3	5	4	4	5	5	5	5	3	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4			
54	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	5	3	3	5	4	4	5	3	5	5	3	5	5	3	3	4	5	5	3	5
55	5	3	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5	5	4	4	5			
56	5	4	4	5	5	5	3	3	5	5	4	4	5	3	3	5	5	4	4	5	5	3	5	4	4	5	5	3	5	5			
57	5	4	4	5	3	4	4	5	5	3	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5			
58	5	4	4	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	3	3	4	4	4	3	3	3		
59	4	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	2	4	3	3		
60	3	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	4	4	5			
61	5	5	3	4	4	5	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5		
62	4	4	5	5	5	3	3	5	4	4	4	5	5	4	5	3	5	4	4	5	5	3	5	4	4	5	5	5	5	5	5		
63	4	4	3	3	4	4	5	5	3	4	4	5	5	4	5	3	3	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	3			
64	5	5	4	4	5	5	3	3	5	4	4	5	5	5	4	3	5	5	4	4	4	3	5	4	4	3	3	5	4	5			
65	4	4	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3		
66	3	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	3	2	2	3	1	2	2	2	3	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	2		
67	4	1	1	2	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2			
68	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	3	3	4	4	4	5	5	3	3	5	5			
69	5	4	4	4	5	5	3	3	5	5	4	4	5	3	3	5	5	4	4	5	5	3	3	5	5	4	4	5	3	5			
70	5	4	4	5	5	3	3	3	5	5	4	4	5	5	5	3	3	5	5	4	4	5	5	3	5	5	4	4	3	3			
71	3	5	4	4	5	4	5	3	5	4	4	5	5	5	3	3	5	5	5	3	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	3		
72	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2			
73	4	4	4	3	3	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4	4	3			
74	5	5	5	4	4	3	4	5	5	5	3	3	4	5	3	5	5	4	4	3	4	4	4	5	5	5	5	3	5	5	5		
75	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3		
76	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	3	2		
77	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	3	3	3		
78	4	4	5	5	5	3	4	5	3	3	5	5	5	5	4	4	3	3	4	3	4	5	5	4	4	4	5	5	5	4			
79	3	3	2	2	3	3	3	1	1	3	3	3	3	3	3	3	1	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3			
80	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3			
81	4	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	4	4	4	3	4	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	5	4	4	5	5		
82	3	4	4	4	4	5	5	5	4	5	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	3	3	3	5	4	4	4	5	5	
83	3	3	4	4	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4			
84	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	3	3	3	5	5	5	4	4	5	5	3	3			

85	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	3	3	3	4	4	5		
86	3	4	4	4	4	5	5	5	4	4	3	3	3	4	4	5	3	3	4	4	3	3	5	5	4	4	5	3	3	5		
87	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5	5	3	3	4	4	5		
88	5	5	4	3	3	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	5	5	4	3	3	5	5	4	4	5	3	3	4	4	5		
89	4	4	5	5	5	3	4	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	3	3	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	3		
90	4	4	3	3	3	4	5	5	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	4	4	5	5	5	4	4	4	3		
91	5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	3	3	4	4	5	5	4	4	5	3	3		
92	5	5	4	3	3	3	5	5	4	4	5	5	3	3	5	5	4	4	5	3	3	5	5	4	4	4	5	5	5	4		
93	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3		
94	5	4	4	4	4	5	5	4	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	5	5		
95	2	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	4	4	3	3		
96	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	5	3	3	3	4	3	3		
97	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2		
98	3	4	3	2	3	3	3	2	2	2	3	3	2	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	3	3	
99	1	2	3	2	2	1	1	3	1	1	2	2	1	1	2	2	2	3	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	3	3		
100	1	2	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3		
101	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	1	1	2	3	3	2		
102	3	3	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	3	3	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	4		
103	3	4	4	5	5	4	3	3	3	4	4	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	3	4	4	5	3	3	5	4	3		
104	3	5	4	4	5	3	5	4	5	3	4	4	5	3	5	4	4	5	3	3	5	4	4	3	3	5	5	4	4	3		
105	5	5	4	4	4	3	3	3	5	5	4	4	3	3	4	4	5	5	5	4	4	5	4	4	4	5	5	3	3	3		
106	4	5	5	3	5	5	4	4	5	3	3	5	4	4	5	3	3	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4		
107	4	2	2	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3
108	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	4	4	4	5	5	4	4	4	4	5	5	5	4	4	4	5	5	5	4	4

Anexo 5: Prueba de confiabilidad

VX: Límites y desafíos en la aplicación de la ley

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
1	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3
2	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	3
3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3
4	3	3	3	2	2	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	4	3
5	3	4	4	4	3	3	5	5	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3
6	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3
7	4	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	4	4	4	3
8	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3
9	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	3	3
10	4	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	10	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	10	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,944	18

VY: Determinación de la responsabilidad penal

	P 1	P 2	P 3	P 4	P 5	P 6	P 7	P 8	P 9	P 10	P 11	P 12	P 13	P 14	P 15	P 16	P 17	P 18	P 19	P 20	P 21	P 22	P 23	P 24	P 25	P 26	P 27	P 28	P 29	P 30	
1	3	2	2	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	
2	3	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	2	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	
3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	
4	3	3	3	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3	
5	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	5	5	5	5	4	
6	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5	4	4	4
7	2	2	3	3	3	3	3	5	3	3	3	3	4	4	3	2	2	3	3	2	2	3	4	3	3	3	3	3	2	3	
8	3	3	4	4	3	3	3	3	4	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	4	4	3	3	
9	4	4	3	4	3	3	3	2	2	2	3	3	3	2	2	2	2	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4	3	
10	1	1	1	2	2	2	1	1	1	2	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	1	1	2	2	2	1	1	2	2	

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	10	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	10	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,987	30

Anexo 6: Evidencias fotográficas



