



ORDEN GENERAL

Capítulo: 600	Sección: 623	Fecha de Efectividad: 17 de marzo de 2016
Título: Persecuciones Policiacas		
Fecha de Revisión: Septiembre/2023	Revisión: Bienal	Número de Páginas: 29

I. Propósito

Esta Orden General tiene el propósito de establecer las normas a seguir por los miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico (en adelante, MNPPR) durante la ocurrencia de incidentes que produzcan persecuciones policiacas y aquellos relacionados al manejo de vehículos oficiales en situaciones de emergencia. Es sumamente importante que los MNPPR logren **un balance entre la seguridad pública y el cumplimiento de sus responsabilidades**, como lo sería arrestar a un sospechoso de delito. El objetivo principal de esta política es evitar choques de tránsito, marítimos y cualquier otro incidente que pueda poner en riesgos la vida de los MNPPR, sospechosos o terceros, a la vez que cumplen con su obligación de proteger vidas y propiedades de las personas, mantener el orden público, prevenir, descubrir, investigar y perseguir el delito.

II. Definiciones

Para la consulta de las definiciones de los conceptos y/o términos utilizados o relacionados a esta Orden General, refiérase al Glosario, titulado: "Glosario de Conceptos Policiacos", excepto los siguientes:

- A. Contacto Intencional:** Contacto controlado entre la unidad de patrulla y el vehículo perseguido a baja velocidad con el fin de poner fin de forma segura a la persecución.
- B. Maniobra:** en una embarcación es el acto mediante el cual su operador ejecuta un movimiento de traslación en el agua.

III. Normas y Procedimientos

A. Uso de Vehículos Oficiales

1. Los vehículos oficiales rotulados que participen en persecuciones o situaciones de emergencia, ya sean de día o de noche, utilizarán las luces de emergencia, sirenas y luces intermitentes, para solicitar a los demás vehículos en la carretera que le cedan el paso. Ahora bien, bajo ninguna

circunstancia su uso autorizará a los MNPPR a operar el vehículo oficial sin las debidas medidas de seguridad dispuestas en la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” (en adelante, Ley Núm. 22-2000).¹

2. Una persecución policiaca no se determina por si es a baja o alta velocidad en que se realiza la misma. Sin embargo, lo que determina que una intervención policiaca se convierta en una persecución es cuando el MNPPR tiene el objetivo de capturar o detener al conductor, y este realiza lo siguiente:
 - a. se rehúsa a cumplir con las órdenes de detenerse e intenta darse a la fuga;
 - b. toma alguna otra acción evasiva, tales como:
 - i. conducir a alta velocidad;
 - ii. salirse de la carretera;
 - iii. virar repentinamente;
 - iv. entre otros.

3. **El uso de vehículos oficiales no rotulados para iniciar persecuciones vehiculares**, estará autorizado cuando estén equipados con luces de emergencia, sirenas, luces intermitentes y de alta intensidad.

4. En aquellos casos donde sea necesario la persecución, bien sea por la gravedad del delito o porque se trata de una situación de emergencia en la que pueda estar en peligro la vida de una persona, un vehículo sin rotular y sin equipo de emergencia podrá dar seguimiento al vehículo del sospechoso mientras se comunican con Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, para pedir refuerzos. Una vez que lleguen los vehículos oficiales debidamente rotulados y equipados para atender la situación, el vehículo no rotulado se retirará de la persecución. Entiéndase que, en ese momento el vehículo no rotulado cesará la persecución y pasará a ser una unidad secundaria de estar equipado o una unidad de apoyo.

Nota²: El MNPPR podrá, durante una persecución vehicular tomando en consideración la seguridad de todas las personas: exceder los límites de velocidad; continuar la marcha, no obstante prohibírsele una luz o señal colocada en la vía publica por virtud de la Ley Núm. 22-2000; pero, solamente después de haber reducido la marcha del vehículo, según fuere necesario para conducirlo con seguridad; ignorar las disposiciones de la ley 22-2000 sobre derechos de paso y viraje. Esta norma estará limitada a los vehículos rotulados y no rotulado que cuenten con el equipo de emergencia.

¹ Art. 10.02- Vehículos destinados a servicios de emergencia.

² Artículo 10.02 – Vehículos destinados a servicio de emergencia. Ley 22-2000, según enmendada.

5. Una vez que los MNPPR tomen el control o viajen en un vehículo oficial, se abrocharán debidamente los cinturones de seguridad; activarán las señales de emergencias (visibles y auditivas); y tomarán las precauciones necesarias para proteger la vida y propiedad suya y de terceros.
6. Todo uso de vehículo oficial para atender situaciones de emergencias o persecuciones policiacas, deberá regirse por las disposiciones de la Ley Núm. 22-2000, y de la Orden General Capítulo 200, Sección 204, titulada: "Prevención de Accidentes en el Trabajo" (en adelante, OG-204), entre las que se encuentran las siguientes:
 - a. Cumplir con las señales de tránsito, semáforos y límites de velocidad;
 - b. Abrocharse los cinturones de seguridad;
 - c. Utilizar el equipo protector correspondiente (por ejemplo: casco y correas reflectoras en caso de motoras);
 - d. Hacer uso adecuado del vehículo asignado en todo momento; y
 - e. Reportar cualquier irregularidad o accidente que ocurra con el vehículo oficial, entre otras.

B. Cumplimiento con la Ley de Tránsito

- ALF
1. Los MNPPR que participen de una persecución actuarán con sumo cuidado al momento de pasar y/o rebasar señales que controlan el tránsito, o semáforos cuya luz no esté a su favor. Si dentro de la emergencia que atiende se encuentra con tales circunstancias, se detendrá hasta tanto los vehículos y/o peatones estén conscientes de la situación de emergencia o persecución y cedan el paso.
 2. Cuando haya dos (2) vehículos oficiales en medio de una situación de emergencia o persecución y alcancen una intersección en direcciones opuestas, se utilizarán las disposiciones de la Ley Núm. 22-2000, para determinar cuál de los vehículos tendrá derecho al paso.

C. Cumplimiento con Leyes Marítimas

1. Los MNPPR que participen en una persecución marítima cumplirán con la Ley Núm. 430-2000 y el "Navigation Rules & Regulations Handbook" del Department of Homeland Security y el United States Coast Guard.

D. Normas Generales

1. En situaciones donde esté ocurriendo un delito, el MNPPR tomará en consideración a que distancia debe utilizar la sirena y las luces para evitar que sean escuchadas o vista por las personas sospechosas presentes en la comisión del delito.

2. El Supervisor del MNPPR que participe en la persecución o situación de emergencia será el responsable de dirigir la misma y tendrá autoridad para concluirla, tomando en consideración los criterios establecidos en esta Orden. De este, no estar disponible lo hará el Oficial a cargo del Área correspondiente.
3. Sólo se permiten las escoltas a ciudadanos en situaciones de emergencias médicas cuando:
 - a. Es necesaria para preservar la vida del que sufre la emergencia;
 - b. Un servicio de ambulancia no está disponible; y
 - c. Existe autorización del supervisor inmediato o del Oficial a cargo de la Zona o Área.

En casos excepcionales en los que la vida de una persona esté en riesgo y no haya ambulancia disponible o el retraso de la misma pueda perjudicar a la persona y no haya un segundo vehículo oficial para escoltar adecuadamente al vehículo de la persona, los MNPPR podrán utilizar un vehículo oficial para transportarla al hospital más cercano a recibir tratamiento médico. En estos casos, los MNPPR informarán a Centro de Mando el millaje inicial y el final de del vehículo oficial utilizado.

ALT El operador de Centro de Mando anotará la información del millaje en el formulario PPR-126.2, titulado: "Tarjeta de Querella" (en adelante, PPR-126.2). El supervisor del MNPPR responsable de la persecución se asegurará que dicha información sea anotada en el PPR-126.2.

4. Una vez terminada la situación de emergencia, los MNPPR regresarán a sus respectivas áreas de trabajo.

E. Lugar de la Detención

1. Persecuciones Vehiculares
 - a. Las unidades primarias y secundarias serán responsables por todo el procedimiento de detención, la cual se hará según lo dispuesto en la Orden General Capítulo 600, Sección 619, titulada: "Intervenciones Vehiculares".
 - b. Ninguna otra unidad intervendrá, salvo que sea requerida por la unidad primaria o así lo ordene el supervisor.
 - c. En los casos donde haya varias unidades adicionales a la primaria y secundaria, el supervisor podrá autorizar la incorporación de estas a la persecución, luego de haber evaluado la ubicación y el rol que estas desempeñarán.

2. Persecuciones a Pie

- a. Es política del NPPR que los MNPPR evalúen los riesgos a la seguridad pública como consideración primordial para determinar si una persecución a pie pueda ser iniciada o continuada.
- b. Se coordinará con otros MNPPR un perímetro para contener al sospechoso.
- c. Toda resistencia presentada por un sospechoso que huye a pie, será controlada conforme a las normas establecidas en la Orden General Capítulo 600, Sección 601, titulada: "Reglas para el Uso de Fuerza" (en adelante, OG-601).

F. Persecución Vehicular o a Pie

1. El inicio de una persecución ocurre con el propósito de detener, arrestar o aprehender a un sospechoso que claramente exhibe un intento de evitar el arresto, luego de haber recibido advertencias visuales y audibles por parte de los MNPPR, sin importar que la misma sea a baja o alta velocidad.
2. Antes y durante una persecución, el MNPPR deberá evaluar constantemente si el detener, arrestar o aprehender a un sospechoso es objetivamente razonable, porque este representa un peligro mayor a la vida humana.
3. En esta evaluación, analizará si los riesgos de realizar dichas intervenciones son mayores que los beneficios de la misma. Por ejemplo:
 - a. Si el riesgo de sufrir grave daño corporal o muerte es menor que el peligro inmediato que representa para las personas de la comunidad, el que esta persona que huyó permanezca en libertad, se debe comenzar la persecución.
 - b. Si el objetivo de atrapar a una persona sospechosa mediante persecución, conlleva alto riesgo de sufrir grave daño corporal o muerte para el MNPPR o para otros miembros de su unidad y/o terceras personas, no deberá iniciarse la misma.

G. Persecuciones marítimas

1. Es la política del NPPR autorizar la persecución de embarcaciones cuando los ocupantes son sospechosos de estar involucrados en un delito y/o por violaciones a la Ley Núm. 430-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Navegación y Seguridad Acuática de Puerto Rico".

2. Las persecuciones se darán dentro de los parámetros establecidos en esta sección en particular y esta orden en general.
3. El uso de las embarcaciones del NPPR y su equipo se dará de conformidad a lo establecido en la Orden General Capítulo 100, Sección 145, titulada: "División de Vigilancia Marítima" y de conformidad con la legislación federal y estatal aplicable.
4. En el inicio de una persecución marítima los MNPPR:
 - a. Notificarán por radio al Centro de Comando de F.U.R.A.:
 - i. Inicio y motivo de la persecución;
 - ii. Coordenadas (lugar);
 - iii. Rumbo de la embarcación;
 - iv. Descripción de la embarcación;
 - v. Cantidad de personas en la embarcación;
 - b. Una vez establecida comunicación con Centro de Comando, se encenderá el biombo y la sirena (la misma deberá permanecer encendida, mientras persista la persecución).
 - c. Los MNPPR deberán, mientras la maniobra lo permita, mantener una distancia adecuada para su seguridad, fuera de la estela creada por la embarcación en huida.
 - d. Los MNPPR, deberán en la medida que sea posible mantener la proa paralela a la popa de la embarcación que persiguen.
 - i. Esta maniobra permitirá mantener contacto visual con la otra embarcación e identificar cualquier movimiento peligroso.
 - ii. Se continuará el seguimiento dando comandos verbales.
 - iii. Mientras se esté maniobrando, los MNPPR deberán mantener contacto con Centro de Comando.
 - iv. Se notificará a Centro de Comando y Centro de Mando del Área, el rumbo y los posibles lugares de arribo para la coordinación con las unidades terrestres.
 - e. Está terminantemente prohibido realizar maniobras con la intención de embestir y/o impactar para detener una embarcación en huida (esto, pone en peligro la seguridad de los MNPPR en el mar, así como a otras personas).
 - f. Asimismo, conforme dispone la OG-601, no se harán disparos de advertencias en persecuciones marítimas. Tampoco se harán disparos a los motores con el propósito de detener y/o inhabilitar la embarcación.

ALF

Cualquier uso de fuerza se dará dentro de los parámetros establecidos en la OG-601.

- g. Los MNPPR en las embarcaciones notificarán al Centro de Comando de F.U.R.A.; éste, en cambio, activará el Protocolo de Coordinación con las distintas agencias federales (tales como U.S. Customs and Border Protection, CBP por sus siglas en inglés, y el United States Coast Guard, entre otras).
5. En los casos en que se esté llevando a cabo una persecución marítima y se una a la misma embarcación de las agencias federales (CBP, Coast Guard, entre otras), estos últimos pasarán a ser la unidad primaria. Los MNPPR, continuarán con los protocolos establecidos con las agencias federales para el procedimiento de detención y arresto. Los MNPPR de F.U.R.A. se mantendrán en apoyo a estos y no intervendrán, salvo que sea requerido por la unidad primaria.

H. Factores de Riesgo

1. Los MNPPR tendrán que realizar un balance de intereses y, sopesar si la necesidad de arrestar o detener inmediatamente al sospechoso que huye, supera el nivel de peligro creado por una persecución. Por lo tanto, los MNPPR tendrán que considerar los siguientes factores:
 - a. La gravedad del incidente o delito que motiva la persecución o la situación de emergencia.
 - b. El flujo vehicular y peatonal de la zona.
 - c. Si se conoce la identidad del sospechoso y el grado de peligrosidad que representa para el público en general si no se detiene al mismo.
 - d. Configuración de la carretera (por ejemplo: zona de trabajo, zona escolar, ubicación, carretera dividida, zona comercial, entre otros).
 - e. Las condiciones del tiempo y de la carretera.
 - f. La velocidad requerida en el área de la persecución.
 - g. Las fortalezas y/o debilidades que el conductor posea para llevar a cabo la persecución o atender la situación de emergencia.
 - h. Capacidad de rendimiento de los vehículos involucrados en la persecución, tanto el del sospechoso como el vehículo oficial.

ALF

- ALF
- i. La hora del día y el área donde se escenificará o continuará la persecución.
 - j. Disponibilidad de unidades tanto terrestres como aéreas que sirvan de apoyo para asistir en la escena o interceptar el vehículo perseguido.
 - k. El peligro que pueda causar el vehículo perseguido, así como las características y la forma de conducir del sospechoso.
 - l. La familiaridad del MNPPR con la carretera y/o el área donde ocurre la persecución.
 - m. La posibilidad que haya un tercero inocente en el vehículo del sospechoso.
 - n. Calidad de las radiocomunicaciones y las áreas de disponibilidad de la señal.
 - i. La determinación de no iniciar una persecución, no eximirá al MNPPR de su responsabilidad de investigar y/o descubrir al sospechoso, tan pronto como le sea posible, para lograr su arresto y/o detención
 - ii. Las categorías que se establecen a continuación, al igual que los escenarios establecidos en el Anejo A de esta Orden, servirán de guía para los MNPPR, al momento de realizar el balance de intereses entre los beneficios y el riesgo que conlleva el iniciar o continuar una persecución **vehicular**. Para ello, considerarán los factores de riesgos establecidos en el Anejo B de esta Orden.
2. En el caso de los MNPPR adscritos a la División de Vigilancia Marítima realizarán un balance de intereses y sopesarán si la necesidad de arrestar o detener inmediatamente al sospechoso que huye, supera el nivel de peligro creado por una persecución. Por lo tanto, los MNPPR tendrán que considerar los siguientes factores:
- a. Las condiciones del tiempo y del mar.
 - b. La posibilidad de que se esté iniciando la persecución en un área cercana de bañistas y/o animales del área.

I. Procedimiento durante la Persecución Vehicular o a Pie

- 1. Cuando se comience una persecución vehicular, el MNPPR activará las luces de emergencia, sirenas y cámara corporal de tener disponible. Además, en el caso que sea una persecución o a pie, el MNPPR se

comunicará inmediatamente con el Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, indicando:

- a. Tipo de persecución que se realiza.
- b. Nombre completo y número de placa.
- c. Razón para iniciar la persecución de forma clara e inequívoca.
- d. Cantidad de sospechosos que se persiguen.
- e. Dirección y ruta de la misma o familiarización con el área o lugar de la persecución.
- f. Número de identificación, descripción y número de tablilla del vehículo o descripción lo más detallada posible del sujeto perseguido.
- g. Descripción y número de personas dentro del vehículo perseguido según sea el caso.
- h. Armas involucradas, si alguna, o la particularidad del área donde se escenifica la persecución debido a la alta probabilidad de registrarse algún tipo hostilidad.
- i. Velocidad de la persecución, si se trata de una vehicular y si es a pie, los obstáculos, calles o callejones donde se desarrolla.

ALF

2. Cuando sea una **persecución a pie**, el MNPPR deberá considerar si tiene consigo equipo de comunicación, a fin de que pueda transmitir la información a Centro de Mando o Radio Control de manera segura e ininterrumpida.
3. Cuando el MNPPR inicie una persecución realizará transmisiones de radio durante la misma para indicar localización, siempre y cuando la situación lo permita. Una vez que se comience la transmisión de radio de una persecución, los MNPPR que copien la misma, se limitarán a escuchar la información y se abstendrán de interrumpir el canal. Un canal secundario de comunicación se utilizará para las demás emergencias. Esta canal será establecido y notificado por el Supervisor de Centro de Mando.
4. Toda la información cursada al Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, será transmitida a otras unidades para coordinar los servicios necesarios para atender la situación. (por ejemplo: Policía Municipal, División de Vehículos Hurtados, Tránsito, entre otras, según lo que requiera el incidente en curso).

5. Los motociclistas sólo podrán participar de una persecución para dar continuidad a la misma, durante la huida del sospechoso y así, facilitar la detención de éste y minimizar el peligro para el público en general. Además, el Supervisor encargado de la persecución podrá utilizarlas para el control de tránsito.
6. La unidad primaria y la unidad secundaria serán las responsables de llevar a cabo la persecución a menos que el supervisor autorice que otras unidades participen en la persecución. En estos casos el Supervisor determinará el rol de cada una de las unidades.
7. Aquellos vehículos oficiales cercanos y ubicados en lugares estratégicos podrán cooperar para viabilizar la captura del sospechoso, según coordinado por el Supervisor, cuando este entienda que los MNPPR involucrados en la misma no son suficientes para lograr el arresto del sospechoso.
8. La unidad secundaria asumirá la responsabilidad de las radiocomunicaciones permitiendo que la unidad primaria lleve a cabo la persecución, excepto que la unidad primaria esté compuesta por dos (2) MNPPR, por lo cual, el MNPPR que viaje como pasajero será el responsable de tomar el control de las mismas. La sirena de la unidad secundaria puede desactivarse si esta interfiere con las comunicaciones por radio.
9. La unidad secundaria se mantendrá a una distancia segura de la unidad primaria, según las circunstancias lo permitan, pero siempre en control visual de la situación. En los casos donde la unidad primaria tenga que abandonar la persecución, esta se convierte en el vehículo principal. (ej.: desperfecto mecánico, entre otro).
10. Solamente el Supervisor, seguirá a las dos (2) unidades involucradas en la persecución, a menos que éste autorice que se integren más unidades a la persecución. Las demás unidades tomarán rutas paralelas, para mantenerse cerca del área de la persecución. Además, el Supervisor encargado de la persecución podrá utilizarlas para evitar que otros vehículos civiles obstaculicen o interfieran en la persecución.
11. El MNPPR que tenga asignada una cámara corporal deberá activar la misma siguiendo los procedimientos establecidos en el Reglamento 9369, conocido como Reglamento para Regular el Uso de las Cámaras Corporales de los Miembros del Negociado de la Policía de Puerto Rico y que sean establecidos en cualquier otra reglamentación, política u orden general.
12. El uso de armas de fuego y cualquier otra alternativa menos letal utilizada por un MNPPR antes, durante y después de las persecuciones, será conforme a lo dispuesto en la OG-601.

ALF

J. Medidas de Seguridad

1. Los MNPPR tomarán las siguientes medidas para evitar que un sospechoso se dé a la fuga:
 - a. Tener presente que un sospechoso puede tener una tendencia a huir, sin importar las consecuencias.
 - b. Observar el lenguaje corporal del sospechoso ante una posible fuga. Entre los mismos se encuentran:
 - i. miradas continuas hacia salidas o rutas de escape;
 - ii. movimiento corporal alejándose del MNPPR;
 - iii. comentarios;
 - iv. entre otros.
 - c. Siempre que sea posible, el MNPPR deberá acercarse con precaución al sospechoso cuando esté ubicado frente a una barrera física, como lo es una reja, el frente de una tienda, o un edificio y de esta manera limitar posibles rutas de escape.
 - d. Los MNPPR tienen que considerar que el sospechoso puede ser peligroso. Por tanto, toda conversación que tengan con el sospechoso se mantendrá en un marco profesional y sólo se utilizará la empatía necesaria para efectuar el arresto. Los MNPPR evitarán conversaciones personales con el sospechoso o que lo distraigan del objetivo de efectuar el arresto.
2. Cuando se esté involucrado en una **persecución a pie**, los MNPPR tomarán en consideración los siguientes factores:
 - a. Riesgos a la Seguridad del MNPPR
 - i. Cantidad de personas involucrados

La persecución simultánea de dos (2) o más personas por parte de un (1) MNPPR conlleva un mayor riesgo inherente para este perseguidor. Siempre que se enfrenten a la persecución de dos (2) o más personas, los MNPPR tendrán, cuando sea seguro y factible hacerlo, considerar otras opciones tácticas disponibles, incluida la limitación de la persecución a una sola persona.
 - ii. Cantidad de MNPPR involucrados, incluso trabajando solos como una (1) unidad de un (1) solo MNPPR.

ALF

La separación de un (1) MNPPR u otras unidades de asistencia conlleva un mayor riesgo inherente y puede comprometer la seguridad de éste o terceros. Esto dificulta la comunicación efectiva entre los MNPPR y, retrasa la capacidad de brindar asistencia cuando alguno de estos se enfrenta a la persona perseguida o, crear una situación que coloca a los MNPPR en una desventaja táctica, por ejemplo, un potencial de fuego cruzado.

iii. Cuando se trabaje con un (1) compañero, los MNPPR que participen en una persecución a pie:

a) No deberán separarse de su compañero u otras unidades de apoyo en la medida en que la pérdida de contacto visual, la distancia o los obstáculos retrasen la capacidad de brindar asistencia durante el arresto de la persona.

b) Trabajarán para permanecer a la vista del otro y mantener la comunicación con éste. El MNPPR perseguidor debe concentrarse en las acciones de la persona, mientras que el compañero se concentrará en proporcionar respaldo y mantener la comunicación con los compañeros de apoyo.

c) Sin embargo, los MNPPR pueden considerar separarse de un compañero u otras unidades de apoyo a través de un esfuerzo coordinado al usar posicionamiento táctico o estrategias de contención para eliminar o reducir las oportunidades de fuga, preservar la seguridad de los policías o para proporcionar el arresto seguro de la persona.

d) Si dos (2) o más MNPPR tienen varias personas detenidas y uno o varios de estos huyen, los MNPPR no deben perseguir a éste que huye, si eso deja a un compañero o a las unidades de apoyo en una situación en la que el número de personas detenidas no puede ser controlado de forma segura por los MNPPR restantes.

iv. Si los MNPPR involucrados se han identificado o son fácilmente identificables como agentes del orden público.

Es posible que los MNPPR, que no estén uniformados, no se identifiquen fácilmente como agentes del orden público. Por lo tanto, los MNPPR que no estén uniformados se identificarán al participar en una persecución a pie, a menos que la identificación ponga en peligro la seguridad de este policía o de otros.

v. Si se cree o se sabe que la persona está armada.

ALF

La persecución de una persona armada conlleva un mayor riesgo inherente que la persecución de uno que no lo está. Siempre que se enfrente a una persona que esté visiblemente portando y/o manejando un arma de fuego, los MNPPR, cuando sea seguro y factible, considerarán otras opciones tácticas disponibles, incluida la cobertura y el posicionamiento táctico.

- vi. La gravedad del delito cometido, la presencia de una víctima y la probabilidad de que el delito continúe, se repita o ponga en peligro o desprece la seguridad de los demás si la persona perseguida no es detenida.
- vii. La identidad de la persona se haya establecido claramente hasta el punto de que pueda lograrse su posterior arresto.
- viii. La disponibilidad y proximidad de las unidades de asistencia.
- ix. La disponibilidad de comunicaciones por radio.
- x. Las preocupaciones de seguridad basadas en las características físicas del lugar de persecución, que pueden incluir:
 - a) Naturaleza de la Zona: residencial, comercial, zona escolar, calzada.
 - b) Escenario Comunitario: salida de la escuela, evento comunitario, tráfico peatonal.
 - c) clima, iluminación, hora del día y otros factores ambientales como terreno inestable u obstáculos presentes.
 - d) Estado de las estructuras: edificio abandonado o en problemas.
 - e) Peligros Físicos: tendedores, animales sueltos, vías fluviales, entre otros.
 - f) Familiaridad del MNPPR con el área.
- b. Cuando se escalen verjas y paredes, evitarán utilizar el mismo lugar que utilizó el sospechoso para escalar, por si éste lo espera para emboscarlo. Antes de escalar cualquier obstáculo, los MNPPR se detendrán por un momento, para asegurarse de que el sospechoso no lo está esperando al otro lado;
- c. Permanecerá en alerta durante persecuciones a pie ante obstáculos peligrosos en patios, como lo son: perros agresivos, cordeles de ropa, piscinas, objetos que puedan ser arrojados al MNPPR, serpentinatas, objetos de jardinería, entre otros;
- d. Tendrá cuidado cuando rodee esquinas durante una persecución a pie y, de ser posible, el MNPPR dará un giro amplio (conocido como cortar

ALF

el pastel o *slicing the pie*), y una mirada rápida (*quick peek*) para tener ventaja en caso de que el sospechoso esté esperándolo al otro lado;

- e. Durante detenciones de vehículos de motor, mantendrá a los conductores y pasajeros dentro del mismo mientras sea posible, porque muchas persecuciones a pie comienzan durante este tipo de intervención. Cuando un MNPPR va a efectuar un arresto o detención de un sospechoso que esté en un vehículo de motor porque tenga motivos fundados para creer que dicha persona ha cometido, está cometiendo, o va a cometer un delito, tomará las siguientes medidas:
 - i. Se ordenará al sospechoso que:
 - a) apague el vehículo de motor;
 - b) que saque las llaves con la mano izquierda y las coloque sobre el techo del vehículo o las arroje al suelo; y
 - c) luego que ponga las manos sobre el volante. Deberá insistir en estos comandos sin levantar la voz hasta que el sospechoso obedezca, a menos que su vida esté en amenaza inminente de muerte o grave daño corporal.
 - ii. Antes de perseguir a alguien que se escapa de un vehículo de motor detenido, verifique que dicho vehículo no tenga más pasajeros.
 - iii. Si las llaves permanecen dentro del vehículo de motor del sospechoso, el MNPPR las guardará para evitar que dicha persona regrese y escape en este.
 - iv. Los vehículos oficiales no se dejarán con las llaves dentro y tendrán que permanecer cerrados, para evitar que el sospechoso o un tercero tome posesión del mismo o de su contenido.
- f. Si un sospechoso se detiene durante una persecución a pie, se le darán comandos verbales conforme a la OG-601 o cualquier otro comando de uso ordinario en el NPPR, antes de adelantarse y arrestarlo de manera abrupta. Si el sospechoso no obedece los comandos verbales, el MNPPR solicitará refuerzos y esperará los mismos antes de tomar custodia de la persona sospechosa, a menos que exista amenaza inminente de muerte o grave daño corporal contra el MNPPR.
- g. Portar un arma de fuego en las manos durante una persecución a pie es inherentemente peligroso. Será prerrogativa del MNPPR portar su arma de reglamento en las manos durante una persecución a pie, cuando el sospechoso tenga antecedentes criminales por un crimen violento, o si tiene sospecha razonable de que el sospechoso está armado. En estos casos, la accesibilidad del arma de fuego puede ser esencial para el

ALF

MNPPR, sobre todo si se encuentra a corta distancia del sospechoso. Por tanto, durante la persecución a pie se tendrá en cuenta lo siguiente:

- i. Cuando se corre, una pistola sin estuche o vaqueta crea desequilibrio y aumenta la probabilidad de una descarga crítica. Además, el arma de fuego puede caer y provocar desventaja cuando se escalan obstáculos.
 - ii. Bajo **ninguna** circunstancia el MNPPR correrá durante una persecución a pie, con el dedo en el gatillo de su arma de reglamento.
 - iii. Como norma general, cuando un sospechoso aparente estar desarmado y no exista información de lo contrario, el MNPPR guardará su arma de reglamento dentro de la vaqueta.
 - iv. De necesitar hacer uso de su arma de reglamento para defender su vida o la de un tercero, actuará conforme a lo dispuesto en la OG-601.
- ALF
- h. Cuando tras una persecución policiaca el conductor abandona su vehículo y continúa huyendo a pie, o cuando el vehículo esta estacionado, el ocupante se percata de la presencia de la policía sale del vehículo y huye se pierde toda expectativa legítima de privacidad del conductor sobre el vehículo. Por tanto, los MNPPR tendrán derecho a registrar el vehículo y tomarlo bajo custodia. En estos casos, se seguirá el procedimiento establecido en el Reglamento 3739, conocido como *Normas y Procedimientos para Disponer de Vehículos Advenidos por la Policía por Estacionamiento Ilegal, Abandono, por estar Inservibles, por estar Hurtados y Recuperados* y la Orden General Capítulo 600, Sección 612, titulada: "Registros y Allanamientos".
3. En las persecuciones marítimas se darán las siguientes instrucciones:
 - a. Se le ordenará a la persona a apagar los motores de la embarcación y a retirarse del área de los controles.
 - b. Dependiendo el tipo de embarcación, las condiciones marítimas, cantidad de personas se procederá a realizar el abordaje que corresponda.
 - c. Una vez los MNPPR hagan el abordaje deberán prestar atención a que ninguna persona pueda lanzarse al agua.

K. Servicio de Apoyo

1. El Supervisor podrá solicitar apoyo de la unidad aérea cuando sea necesario en persecuciones y búsqueda de delincuentes, conforme a las responsabilidades establecida a la Sección Operaciones Áreas en la Orden General Capítulo 100, Sección 149, titulada: "División Servicios Aéreos".
2. Cuando sea viable, el helicóptero podrá ser utilizado como una unidad adicional a las tres (3) que ya están involucradas en la persecución. Como norma general, el helicóptero asumirá la responsabilidad de las radiocomunicaciones permitiendo que la unidad primaria lleve a cabo la persecución. Esto lograría un nivel mayor de seguridad y de control visual de los vehículos que están directamente involucrados en la persecución, los que están en áreas paralelas y prever lo siguiente:
 - a. Posibles rutas de escapes;
 - b. Intersecciones más adelante;
 - c. Vehículos oficiales en mejor posición para continuar la persecución;
 - d. Condiciones de la carretera;
 - e. Flujo o congestión del tráfico;
 - f. Entre otros.
3. Cuando las persecuciones terrestres no puedan ser iniciadas o continuadas por los criterios establecidos en esta Orden General, pero haya la disponibilidad de los servicios aéreos, estos podrán continuar la misma, y de ser necesario, notificarán al supervisor a cargo para que con la unidad primaria y secundaria puedan lograr intervenir con el vehículo y/o persona.
4. No obstante, a lo anterior, la unidad aérea tomará en consideración los siguientes factores, antes de asumir la responsabilidad de unidad secundaria:
 - a. Delito cometido;
 - b. Si en el lugar a utilizarse existen líneas eléctricas o cables que impidan el acceso del mismo;
 - c. El área de búsqueda (si las condiciones de los alrededores permiten que se haga una búsqueda adecuada, por ejemplo: la altura de los árboles puede impedir la efectividad del uso de sistema de rayos infrarrojos); y
 - d. El tiempo transcurrido desde que se perdió la persona, ya sea que se perdió el contacto con esta (puede deberse a una situación de emergencia) o que se les perdió de vista a los MNPPR que participaban de una persecución en su contra.
5. Si como parte de la persecución la persona se adentra en un edificio o en un área boscosa, se podrá solicitar la asistencia de un miembro de la

División K-9 para que asista en el proceso de búsqueda, según lo dispone la Orden General Capítulo 100, Sección 116, titulada: "División Canina".

6. En las persecuciones marítimas, al iniciar la misma, la División de Vigilancia Marítima deberán:
 - a. Notificar a Centro de Comando de F.U.R.A. y al Centro de Mando del Área por el cual se acerca la embarcación perseguida para que se coordine la respuesta terrestre y Aérea y se procuren las unidades necesarias para culminar la intervención.

L. Conclusión de la Persecución

1. La persecución se dará por concluida en las siguientes situaciones:
 - a. Cuando tomando en cuenta los factores establecidos en esta Orden General, el continuar con la persecución podría afectar de forma negligente la seguridad del público en general o del MNPPR.
 - b. Si el sospechoso puede ser identificado y el arresto se puede realizar en otro momento sin que exista un grave peligro para el público en general o el MNPPR.
 - c. Cuando el vehículo o el sujeto perseguido ya no pueda ser localizado por los MNPPR involucrados en la persecución.
 - d. Si se pierde o afecta la comunicación con el Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, de manera que ponga en riesgo la seguridad de los MNPPR involucrados o de terceras personas.
 - e. Cuando el MNPPR involucrado en la persecución no está familiarizado con la zona y no puede notificarle al Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, su posición exacta ni la dirección donde se está llevando a cabo la persecución.
 - f. Cuando la distancia entre los MNPPR y el sospechoso sea tan marcada, o la persecución se vaya a extender por un periodo de tiempo tan prolongado, que haga que sea irrazonable continuar con la misma.
 - g. Cuando así lo determine el Supervisor a cargo o el Oficial a cargo de la Zona o Área correspondiente, a tenor con lo dispuesto en esta Orden.
2. La persecución marítima se dará concluida en las siguientes situaciones:

- a. Cuando tomando en cuenta los factores establecidos en esta Orden General, el continuar con la persecución podría afectar de forma negligente la seguridad del público en general o del MNPPR.
- b. Cuando la embarcación perseguida ya no pueda ser localizado por los MNPPR involucrados en la persecución.
- c. Si se pierde o afecta la comunicación con el Centro de Comando de F.U.R.A., de manera que ponga en riesgo la seguridad de los MNPPR involucrados o de terceras personas.
- d. Cuando la distancia entre los MNPPR y el sospechoso sea tan marcada, o la persecución se vaya a extender por un periodo de tiempo tan prolongado, que haga que sea irrazonable continuar con la misma.
- e. Cuando las condiciones climatológicas se deterioren al punto que sean una amenaza a la seguridad de los MNPPR.
- f. Cuando así lo determine el Supervisor a cargo o el Operador de Embarcación.

IV. Persecuciones Especiales

A. Autopistas/ Expresos

Los vehículos involucrados en una persecución se abstendrán de perseguir al sospechoso en dirección contraria al tránsito, en autopistas con tránsito controlado. En tales casos, se evaluarán las siguientes opciones para llevar a cabo la persecución vehicular:

1. En las carreteras con dos (2) carriles o más, mantener contacto visual con el vehículo del sospechoso mientras se persigue al mismo, a favor del tránsito.
2. Solicitarles a las unidades de apoyo que identifiquen las salidas que pueda utilizar el sospechoso para dar continuidad a la persecución.

B. Interagenciales

1. La agencia que inicie la persecución tendrá el control y será responsable de la persecución.
2. Otras agencias no participarán a menos que se les solicite su colaboración.
3. Responsabilidad de la agencia que inicia la persecución:
 - a. Arresto y procesamiento de las personas detenidas.

- b. Tramitación correspondiente de pasajeros del vehículo perseguido.
 - c. Remolque del vehículo de la persona arrestada.
 - d. Coordinación de todos los informes, citaciones y cargos criminales aplicables.
4. Los supervisores del NPPR velarán que, en toda persecución, donde el NPPR brinde apoyo a otras agencias, los MNPPR cumplan con los criterios establecidos en esta Orden General. Las persecuciones vehiculares efectuadas por MNPPR autorizados a realizar trabajos unificados con otras agencias, se registrarán por esta Orden General.
5. La División Marítima se registrará por los procedimientos establecidos en la sección de persecuciones marítimas y sus acuerdos interagenciales aplicables.

C. Rehenes

1. En caso de que se presente una persecución en la que haya rehenes, la seguridad de dicho rehén será la consideración primordial en la determinación de las tácticas que se usarán para lograr su liberación y el arresto del sospechoso.
2. Tan pronto el MNPPR advenga en conocimiento de la presencia de un rehén dentro de un vehículo que es perseguido por el NPPR, lo informará al Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, detallando la siguiente información:
 - a. una descripción física del rehén;
 - b. vestimenta que utiliza; y
 - c. ubicación exacta del rehén dentro del vehículo (si se conoce).
3. El Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, transmitirá inmediatamente la información relacionada al rehén y se mantendrá retransmitiendo la misma, periódicamente, mientras esté en proceso la persecución. Si durante este proceso no se logra confirmar la toma de rehenes, el Centro de Mando intentará obtener, vía telefónica, información adicional de la persona que brindó la información originalmente. De no estar disponible un número al que se pueda devolver la llamada o si esta persona no puede ser contactada, el Centro de Mando asignará una unidad específica para que se presente a la escena inicial a verificar la información sobre la toma de un rehén.
4. La unidad primaria transmitirá al Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, toda aquella información conocida respecto a la posición del rehén dentro del vehículo, una descripción física del mismo, información sobre el sospechoso, y la información que posea sobre las armas que tenga

el sospechoso. La toma de un rehén durante un incidente de persecución policiaca hace necesario que la unidad primaria mantenga el máximo control de la misma y que unidades secundarias de apoyo no se involucren en la misma, de no ser estrictamente necesario.

5. Toda la información recibida en Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, deberá ser transmitida al Negociador para coordinar la planificación y/o evaluación de los recursos que sean necesarios para atender la situación.
6. Toda situación rehenes será informada inmediatamente al Director de la División S.W.A.T., para activar a los mismo, conforme a la Orden General Capítulo 100, Sección 117, titulada: "División de Armas y Tácticas Especiales".
7. Además, se procederá a notificar a un Negociador, según dispone la Orden General Capítulo 600, Sección 608, titulada: "Negociadores".

V. Prohibiciones

1. Se prohíbe que personal del sistema clasificado (civiles) manejen vehículos en situaciones de emergencia o participen en persecuciones policiacas.
2. Se prohíben las persecuciones en las siguientes circunstancias:
 - a. Cuando haya pasajeros en el vehículo oficial que no son parte del NPPR, (por ejemplo: personas bajo custodia, testigos, entre otros).
 - b. Cuando por las condiciones del tiempo deterioren la seguridad vial.
 - c. El vehículo oficial no cuente con el equipo de emergencia requerido.
 - d. Se establece la identidad del sospechoso de manera que se pueda detener posteriormente o hay otras maneras de identificarlo, salvo en situaciones donde exista una necesidad apremiante de detener al sospechoso.
 - e. El MNPPR tenga conocimiento de que su vehículo oficial no reúne los requisitos mínimos de seguridad, lo cual será constatado al momento de cumplimentar el formulario PPR-138.3, titulado: "Informe Diario del Conductor", una vez le sea asignado por el supervisor de turno, conforme a la Orden General Capítulo 100, Sección 138, titulada: "División de Transportación" (en adelante, OG-138) y el Manual de Uso 138.3 Edición Web Informe Diario del Conductor Versión 1.0.
3. No se permite rebasar a una unidad primaria, salvo que ésta, por algún desperfecto mecánico o circunstancia que le impida ocupar ese orden, lo requiera o así lo ordene un supervisor.

4. Se prohíbe sobrepasar al vehículo perseguido o hacer cualquier intento con esa intención.
5. Se prohíbe perseguir o alinearse de forma paralela a un vehículo, una vez se dé por terminada la persecución.
6. Los motociclistas no podrán iniciar persecuciones bajo inclemencias del tiempo deterioradas o pavimento mojado, como también en horas de la noche. La participación de esto, se limitará a dar continuidad, facilitar la detención del sospechoso y/o minimizar el peligro para el público en general, según dispuesto en esta Orden General.
7. No se realizará persecuciones de alta velocidad en aquellos casos donde se vaya a intervenir con motoras o vehículos todo terreno, porque, debido a su particularidad, es altamente probable el riesgo de que termine en un accidente, que bien puede ser uno con resultado de lesiones graves o en el peor de los casos, en la muerte de su conductor.
8. Como regla general, está prohibido que un MNPPR dispare un arma de fuego en dirección a, o desde, un vehículo en movimiento.
 - a. A modo de excepción, en los casos cuando un u ocupante del vehículo perseguido ponga en peligro **inminente** de grave daño corporal o muerte a un MNPPR u otra persona, y esta acción sea necesaria para defenderse a sí mismo, a otros MNPPR, o a terceros (ver OG-601).
 - b. Los MNPPR siempre tomará en consideración que cuando se vayan a realizar disparos desde un vehículo en movimiento, aunque estos estén justificados y sea razonables según la totalidad de las circunstancias, su posición, agarre y la precisión del arma tiene una gran probabilidad de verse afectada, por lo cual esto podría poner riesgo a otros automovilistas y/o peatones.
 - c. Los MNPPR siempre estarán evaluado la totalidad de las circunstancias de estos tipos de incidentes, para determinar el uso de fuerza letal de manera objetivamente razonable, conforme a la OG-601.
9. Se prohíbe el uso de fuerza letal contra personas que huyen de la captura o arresto de un MNPPR, excepto en las circunstancias establecidas en la OG-601.

VI. Tácticas Permitidas para Finalizar una Persecución Vehicular

Los MNPPR sólo utilizarán los vehículos oficiales de emergencia certificados por el NPPR para realizar las siguientes técnicas:

A. Barricadas

1. Las barricadas incluyen la colocación de uno (1) o más vehículos oficiales en la trayectoria del vehículo que huye, con el fin de hacer que reduzca la velocidad y/o se detenga.
2. El uso de barricada será únicamente autorizado por el Supervisor a cargo de la persecución o el Oficial a cargo del Área Policiaca. En estos casos se tiene que notificar, a través del radio de comunicaciones, a todos los MNPPR que participan en la persecución, la existencia de la barricada y su ubicación.
3. Queda prohibido que los MNPPR permanezcan dentro de los vehículos oficiales que se utilicen para realizar la barricada.
4. La colocación de un vehículo oficial para proteger la escena de un crimen o choque de auto no será considerada una barricada para efectos de esta Orden General.
5. Estas tácticas serán utilizadas únicamente por los MNPPR que hayan sido adiestrados y certificados por la SAEA.

B. Técnicas autorizadas para detener embarcaciones

1. La División de Vigilancia Marítima sólo podrá utilizar el equipo asignado para detener embarcaciones, según dispone la OG-145.

VII. Deberes y Responsabilidades

A. Supervisor de Turno

1. Asignará un vehículo oficial rotulado a un MNPPR inspeccionará el mismo junto con el conductor designado y se asegurará que se complete el formulario PPR-138.3, según dispone la OG-138. De este modo, se asegurará que el mismo reúne los requisitos mínimos de seguridad, por lo que, de suscitarse un evento de persecución policiaca, se pueda atender con razonable seguridad.
2. Autorizará la continuación de la persecución y manejará los aspectos de la misma comunicando por radio el número de su vehículo y estableciendo que es el supervisor a cargo del Área.
3. Informará a Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, que asumirá la responsabilidad absoluta del manejo y monitoreo de la persecución hasta su conclusión, salvo que sea relevado por un oficial de mayor rango.

4. Determinará el motivo de la persecución, la dirección de la misma, velocidad utilizada, descripción del vehículo, de las personas dentro del mismo y de haber armas involucradas, la descripción de éstas.
5. Terminará cualquier persecución si el MNPPR está desprovisto del sistema de radio comunicación o cuando la misma no cumpla con los parámetros establecidos en esta Orden General.
6. De igual forma, podrá terminar cualquier persecución cuando los riesgos de continuar con la misma sobrepasen los beneficios a tenor con los parámetros establecidos en esta Orden General y en la OG-204.

B. Centro de Mando o Radio Control

1. Una vez se le notifique al Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, de una persecución, el operador hará las siguientes notificaciones:
 - a. A todo el personal que transmite por el canal se le advertirá que no podrá interrumpir y/o hacer uso del canal porque se inició una persecución. Además, indicará que personal y/o unidades estarán autorizadas a transmitir por el canal donde se está desarrollando la persecución.
 - b. Al Supervisor de turno del MNPPR involucrado en la persecución.
 - c. Al Supervisor de Radio Control o Centro de Mando del Área Policiaca, según corresponda, donde está ocurriendo la persecución.
 - d. Al Director de Precinto/ Distrito/ Unidad donde se está llevando a cabo la persecución y los miembros involucrados en la misma. Sin embargo, de no estar disponible el Director, se notificará al Oficial encargado de dicha dependencia policiaca al momento de la persecución.
2. Cursará la siguiente información a través de otros canales de comunicación y cuerpos policíacos (Policías Municipales), ya que la persecución podría entrar en su jurisdicción. Por lo tanto, durante las notificaciones se informará o requerirá los siguiente:
 - a. La persecución está a punto de entrar en su jurisdicción;
 - b. El motivo de la persecución y la naturaleza de la violación;
 - c. La ubicación o localización y dirección de la búsqueda;
 - d. Una descripción completa de los ocupantes y del vehículo;
 - e. La cantidad de MNPPR que intervienen en la búsqueda;
 - f. Indicar si necesita o no asistencia;

ALT

- g. Si aplica, comunicar cuando la búsqueda está dejando sus límites jurisdiccionales o la ubicación de la terminación de la misma.
3. Cuando una persecución se extienda fuera del Área Policiaca donde se inició la misma, el Centro de Mando o Radio Control, según corresponda, notificará inmediatamente al supervisor inmediato y/o al oficial de turno a cargo de dicha Área.
4. Despejará el canal donde se emite la notificación de persecución de manera que sea exclusivo para los vehículos involucrados en la misma.
5. Todas las demás transmisiones no relacionadas a la persecución serán enviadas a un canal secundario.
6. Si no se consigue al supervisor de turno o éste no toma control de la persecución en los primeros dos (2) minutos, el operador designará a un supervisor del área donde se origina la persecución o zonas limítrofes, para que sea el responsable del manejo de la misma. Ningún supervisor podrá negarse a dicha designación.
7. Iniciará el proceso de registro y búsqueda de récords criminales en diversos Sistemas de Información, tales como: *National Crime Information Center (NCIC)*, Registro Electrónico Armas y Licencias, entre otros disponibles, para verificar si tiene armas registradas, órdenes de arresto pendientes o récord criminal. Tan pronto tenga esta información y cuando el tiempo lo permita, comunicará los datos a los MNPPR correspondientes, particularmente a los integrantes de la unidad primaria.
8. Cuando el Supervisor encargado de la persecución indique que esta ha culminado, Centro de Mando dará continuidad a estas instrucciones a todos los MNPPR involucradas en persecución. Además, en coordinación con este Supervisor, les informará que tendrán que apagar las luces y sirenas de emergencia, reducirán la velocidad y cumplirán con todas las leyes de tránsito y los dispositivos de control de tránsito.

C. Supervisores de las Divisiones de Vigilancia Marítima

1. Asignará la embarcación oficial rotulada al Operador; inspeccionará la misma junto con el operador designado o un marino y se asegurará que se complete el formulario PPR-145.4, titulado: "Inspección de Embarcación", según lo dispone la OG-145. De este modo, se asegurará que la misma reúne los requisitos mínimos de seguridad, por lo que, de suscitarse un evento de persecución marítima, se pueda atender con razonable seguridad.

2. Autorizará la continuación de la persecución y manejará los aspectos de la misma comunicando por radio.
3. Informará a Centro de Comando de F.U.R.A., según corresponda, que asumirá la responsabilidad absoluta del manejo y monitoreo de la persecución hasta su conclusión, salvo que sea relevado por un oficial de mayor rango.
4. De igual forma, podrá terminar cualquier persecución cuando los riesgos de continuar con la misma sobrepasen los beneficios a tenor con los parámetros establecidos en esta Orden General y en la OG-204.

VIII. Responsabilidad de Reportes de Incidentes Persecuciones

A. MNPPR

1. Todo MNPPR involucrado en una persecución marítima, vehicular o a pie completará a través de la plataforma GTE, el formulario PPR-623.1, titulado: "Reporte de Incidente de Persecución Policiaca" (en adelante, PPR-623.1), detallando todas las acciones llevadas a cabo durante la persecución. En las secciones de dicho formulario donde se necesite ampliar información, se utilizará el PPR-605.2, titulado: "Informe Suplementario". Dicho informe será completado ante de finalizar el turno de trabajo.
2. Asimismo, redactará el correspondiente formulario PPR-621.1, titulado: "Informe de Incidente", conforme a la Orden General Capítulo 600, Sección 621, titulada: "Manejo de Informes de Incidentes o Servicios Policiacos" (en adelante, OG-621) y el Manual para el Manejo de los Informes de Incidentes o Servicios Policiacos.
3. En casos que se haga uso de fuerza, se cumplimentará el formulario PPR-605.1, titulado: "Informe de Uso de Fuerza" conforme al procedimiento establecido en la OG-601 y Orden General Capítulo 600, Sección 605, titulada: "Informe e Investigación de Incidentes de Uso de Fuerza".

IX. Supervisor

- A. Una vez concluya la persecución, el supervisor a cargo notificará la misma a su supervisor inmediato.
- B. Revisará el PPR-623.1 del MNPPR que realizó la persecución.
- C. Completará la segunda (2^{da}) hoja del formulario PPR-623.1 y revisará todos los informes redactados por los MNPPR que participaron en la persecución vehicular o a pie. En este, realizará un resumen de la investigación,

preocupaciones en torno al cumplimiento, y acciones correctivas tomadas, de ser aplicables.

- D. Documentará la cantidad de vehículos y/o MNPPR que participaron en la persecución y de aquellos que estuvieron presentes en el lugar de la detención.
- E. En caso de haber arresto se cumplimentará el formulario PPR-621.1, conforme a la OG-621.
- F. Completará un expediente digital de investigación de la persecución en un término de cinco (5) días laborables, a partir de haber recibido el reporte. Culinado este término, lo remitirá al Director de Precinto/Distrito/Unidad del MNPPR que realizó la persecución, para su correspondiente revisión. Este expediente, contendrá los siguientes documentos:
 - 1. PPR-623.1;
 - 2. PPR-621.1;
 - 3. PPR-621.4 (si aplica);
 - 4. PPR-615.1;
 - 5. PPR-615.3, PPR-615.4 o PPR-615.6, según corresponda; o
 - 6. PPR-605.1 (si aplica).

X. Director

- A. Revisará todos los expedientes de investigación relacionados a las persecuciones realizadas por los MNPPR adscritos a su dependencia policiaca, referidos por los Supervisores que participaron e investigaron la persecución. Para esto, tendrán un término de cinco (5) días laborables.
- B. Podrá solicitar a la División de Comunicaciones copia de la grabación de la persecución vehicular o a pie, conforme a la Orden General Capítulo 400, Sección 402, titulada: "Manejo y Divulgación de las Grabaciones del Sistema de Radio Comunicaciones".
- C. Remitirá a la Superintendencia Auxiliar en Responsabilidad Profesional (en adelante, SARP) para el trámite correspondiente aquellos casos que luego de una minuciosa evaluación presenten violación a la normativa institucional vigente.
- D. Si durante la revisión de una persecución detecta una aparente conducta criminal, referirá el caso a la FIU.

XI. Adiestramiento

- A. La Superintendencia Auxiliar en Educación y Adiestramiento (en adelante, SAEA), desarrollará el material de adiestramiento que incluirá sin limitar los siguientes temas:

1. Tácticas de conducir de manera segura.
2. Tácticas para conducir durante persecuciones.
3. Tácticas de intervención
4. Medidas de seguridad durante persecuciones policiacas;
5. Criterios para tomar decisiones sobre iniciar, continuar y dar por concluida una persecución policiaca.
6. Jurisprudencia aplicable a persecuciones vehiculares.
7. Facultad de los MNPPR para detener vehículos (Ley Núm. 22-2000).

B. Tendencias Persecuciones Vehiculares

El comité de diseño curricular tomará en consideración las tendencias anuales de las persecuciones vehiculares. Este informe será generado a través del Sistema generado por el Negociado de Tecnología y Comunicaciones (NTC).

- C. La División de Vigilancia Marítima tomará los cursos correspondientes de la Escuela de Marinería de F.U.R.A.

XII. Disposiciones Generales

A. Interpretación

1. Las palabras y frases utilizadas en esta Orden General se interpretarán según el contexto y el significado sancionado por el uso común y corriente.
2. Los términos usados en esta Orden en el tiempo futuro incluyen también el presente; los usados en el género masculino incluyen el femenino y el neutro, salvo los casos en que tal interpretación resulte absurda; el número singular incluye el plural y el plural incluye el singular.
3. Si el lenguaje empleado es susceptible de dos o más interpretaciones, debe ser interpretado para adelantar los propósitos de esta Orden General y de la parte sección o inciso particular objeto de interpretación.

B. Cumplimiento

1. Los Comisionados Auxiliares, Comandantes de Área y cualquier otro Supervisor se asegurarán del cumplimiento de esta Orden, así como de que el personal a su cargo sea debidamente adiestrado en la misma.
2. Toda persecución policiaca relacionada a un choque de autos de carácter fatal o gravedad será referida al Cuerpo de Investigaciones Criminales (CIC) del Área Policiaca concernida y a la División de Investigaciones de Incidente de Uso de Fuerza.
3. El NTC será responsable de crear sistema tecnológico que provea datos relacionados a las persecuciones policiacas del NPPR, que pueda

determinar la eficacia de estas y, se pueda utilizar para cualquier capacitación o las modificaciones de la política de la Agencia. Este Sistema proveerá un informe anual para que sea evaluado por SAEA y la Oficina de Estándares Profesionales y Cumplimiento en coordinación con el Negociado de Patrullas de Carreteras. Este informe incluirá como mínimo la siguiente:

- a. Motivo del inicio de la persecución del vehículo;
- b. Número de persecuciones de vehículos iniciadas;
- c. Número de persecuciones de vehículos terminadas;
- d. Número de persecuciones de vehículos abandonadas;
- e. Millas recorridas;
- f. Tiempo de duración de la persecución;
- g. Velocidades involucradas;
- h. Otras jurisdicciones involucradas;
- i. Arrestos/ Aprehensiones;
- j. Circunstancias peligrosas;
- k. Factores ambientales;
- l. Riesgos identificados;
- m. Violaciones de políticas/ procedimientos;
- n. Problemas de capacitación identificados;
- o. Dificultades técnicas/ tácticas;
- p. Choques;
- q. Daños a la propiedad;
- r. Lesiones;
- s. Cualquier otro que autorice el Comisionado.

4. Todo MNPPR tendrá la obligación de cumplir con las disposiciones de esta Orden y de informar a su supervisor inmediato o superior del sistema de rango, sobre cualquier violación a estas normas. Aquel MNPPR que incumpla con cualquier disposición de esta Orden estará sujeto a sanciones disciplinarias, posibles cargos criminales y/o acciones civiles, según corresponda.
5. Cualquier acto u omisión que viole las disposiciones de esta Orden General, será referido e investigado por el Comisionado Auxiliar de Responsabilidad Profesional (SARP) a tenor con las normas aplicables.

C. Derogación

Esta Orden General deroga cualquier otra Orden, Reglamento interno, Normas, comunicación verbal o escrita o partes de las mismas que entren en conflictos con esta.

D. Cláusula de Separabilidad

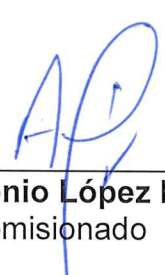
Si cualquier disposición de esta Orden General fuese declarada nula o inconstitucional por un Tribunal competente, tal declaración no afectará o invalidará las restantes disposiciones o partes de la misma, las cuales continuarán vigentes.

E. Aprobación

Aprobada hoy 1 de diciembre de 2023, en San Juan, Puerto Rico.

F. Vigencia

Esta Orden General entrará en vigor el 15 de diciembre de 2023.



Cnel. Antonio López Figueroa
Comisionado