



MANUAL DE OPERACIONES DEL DEPARTAMENTO DE POLICÍA DE NUEVA ORLEANS

CAPÍTULO: 41.5

TÍTULO: PERSECUCIONES VEHICULARES

VIGENCIA: 12/6/2015

MODIFICACIONES: 8/11/2019, 2/25/2024

FINALIDAD

1. Esta política rige las persecuciones vehiculares con el fin de proteger la seguridad de los agentes implicados, del público, de los infractores en fuga y de los bienes.
2. La respuesta de este Departamento ante quienes huyen de forma ilícita de la actuación policial hará énfasis en un equilibrio entre la importancia de detener a los transgresores y la naturaleza de alto riesgo de las persecuciones vehiculares. Por lo tanto, los agentes solo podrán iniciar una persecución cuando tengan una sospecha razonable de que un sospechoso en fuga ha cometido o ha intentado cometer un “delito violento grave”, según se define en este capítulo.
3. Las persecuciones vehiculares nunca podrán utilizarse para la protección de bienes.
4. La decisión de iniciar una persecución debe basarse en la conclusión del agente de que el peligro inmediato para el público que supone la persecución es menor que el peligro inmediato o posible para el público si el sospechoso permanece en libertad.

DEFINICIONES

Vehículo de emergencia autorizado: un vehículo debidamente equipado, perteneciente y operado por una agencia gubernamental, destinado a proteger y preservar vida y bienes en una respuesta planificada o no, de conformidad con las leyes estatales que regulan los vehículos de emergencia.

Bloqueo: situación en la que se utilizan uno o más vehículos policiales para impedir el movimiento de un vehículo parado. La meta es la contención y la prevención de la persecución. Un bloqueo no se refiere a un control vial móvil o estacionario (por ejemplo, un vehículo estacionado en un estacionamiento o detenido en un semáforo en rojo puede quedar atrapado por unidades con distintivos del Departamento de Policía de Nueva Orleans (NOPD) que se aproximan).

Acorralamiento: una táctica de persecución vehicular pensada para detener el vehículo de un infractor rodeándolo con vehículos policiales y luego reduciendo la velocidad de todos los vehículos hasta detenerlos. **Este Departamento no autoriza el uso del acorralamiento.**

Conducción en caravana: práctica que consiste, durante una persecución vehicular, en que más de dos vehículos de emergencia autorizados se sigan unos a otros en una fila casi única, con una distancia de reacción insuficiente entre los vehículos para ajustarse a los movimientos o acciones repentinas de los vehículos que los preceden. **Este Departamento no autoriza el uso de conducción en caravana.**

Choque automovilístico: se refiere a un choque de vehículo motorizado, tal y como se define en las regulaciones del estado de Luisiana y del Departamento de Policía de Nueva Orleans (NOPD). Más común, “la colisión involuntaria de un vehículo motorizado con otro, un objeto inmóvil o una

persona que produce lesiones, la muerte o pérdida de bienes”.

Departamento: se refiere al Departamento de Policía de Nueva Orleans.

Equipo de emergencia: todo el equipo instalado o transportado por un vehículo de emergencia autorizado, tal como luces intermitentes de emergencia y sirenas. No incluye el equipo con el que viene dotado un vehículo estándar que no sea de emergencia (tal como faros, volantes y parabrisas).

Acción evasiva: cuando cualquier conductor de un vehículo motorizado, independientemente de si ha recibido o no una señal visual o sonora, o cualquier otro método de indicación para detenerse por parte de un agente, muestra la intención de evadir un vehículo policial mediante la realización de las siguientes acciones u otras similares:

1. ignora una instrucción clara al no detenerse; y
2. aumenta la velocidad por encima del límite de velocidad establecido al ver a la policía o después de que se le indique que se detenga; y/o
3. apaga las luces en un intento de ocultarse; y/o
4. infringe cualquier dispositivo oficial de control de tránsito o ley de tránsito en un esfuerzo intencional por evitar cualquier intento de un agente de efectuar una parada de vehículo.

Circunstancias apremiantes: una urgencia imperiosa o una verdadera emergencia que un agente pueda describir de manera específica sin utilizar términos vagos ni lenguaje genérico. Circunstancias que llevan a una persona razonable a creer que es necesario actuar con prontitud para prevenir lesiones a sí misma o a otros.

Aprobación o desaprobación expresa: una aprobación o desaprobación expresa es un reconocimiento verbal por parte de un supervisor que aprueba o desaprueba la continuación de una persecución vehicular. Esta aprobación o desaprobación tendrá lugar en el grupo de conversación de despacho por radio del distrito donde sucedió el incidente. La aprobación o desaprobación expresa será una declaración inequívoca de si la persecución vehicular cuenta con autorización o no (por ejemplo, “620 – Se autoriza la persecución” o “620 – No se autoriza la persecución”) y se transmitirá lo antes posible. **Este Departamento no autoriza persecuciones vehiculares sin aprobación expresa.**

Delito violento grave: para los fines de este capítulo, se considerará de esta naturaleza cuando un sospechoso haya cometido o intentado cometer lo siguiente:

1. Homicidio calificado o instigación para cometer homicidio calificado
2. Homicidio involuntario
3. Lesiones corporales con agravantes o en segundo grado
4. Agresión con agravantes
5. Violación en primer, segundo o tercer grado
6. Secuestro con agravantes, en segundo grado o simple
7. Incendio provocado con agravantes
8. Robo con allanamiento de morada y con agravantes
9. Robo a mano armada, en primer o segundo grado
10. Robo de automóvil con violencia
11. Agresión con agravantes a un agente del orden público (no incluye agresión vehicular)
12. Crueldad hacia menores en segundo grado
13. Trata de personas o trata de menores con fines sexuales.

Nota: el hecho de que un agente haya tenido que apartarse de la trayectoria de un vehículo en fuga no constituye un delito de agresión con agravantes, tentativa de homicidio calificado, tentativa de lesiones corporales con agravantes o tentativa de homicidio involuntario a los efectos de esta política.

Seguimiento: conducir muy cerca de un vehículo sospechoso sin utilizar ningún esfuerzo de captura (tal como una señal visual o sonora), o bien cualquier otro método de indicación para detenerse por parte de un agente.

Formulario de desistimiento de persecución: documentación electrónica, en forma de tarjeta de entrevista de campo (FIC) u otro tipo de formato electrónico designado que se utiliza para registrar incidentes en los que un agente intenta iniciar una parada de tránsito y decide no comenzar una persecución de un vehículo que se niega a detenerse o que se ha marchado después de detenerse. En caso de que no se disponga de una versión electrónica, el formulario podrá documentarse en formato impreso a través de la cadena de mando del agente.

Circulación en paralelo: participar en la persecución avanzando en la misma dirección y manteniendo aproximadamente la misma velocidad mientras se circula por una calle o carretera alternativa que discurre paralela a la ruta de la persecución. **Este Departamento no autoriza la circulación en paralelo, excepto cuando sea necesario para llegar a intersecciones controladas antes de la persecución con el fin de advertir al tránsito cruzado o para vehículos dotados con StarChase® (consulte el capítulo 41.5.1 [“Tecnología de gestión de persecuciones”]).**

Supervisor de pelotón: para los fines de esta política, cualquier oficial superior supervisor del Departamento de Policía de Nueva Orleans que esté asignado, adscrito o trabajando en un pelotón que atienda llamadas de servicio en el distrito en el que se solicita la autorización de persecución.

Motocicleta policial: vehículo de emergencia autorizado que consiste en una motocicleta de dos o tres ruedas con distintivos evidentes y dotada con luces de emergencia y sirena.

Unidad principal: la unidad que inicia la persecución, a menos que sea relevada por otra unidad.

Intervención en persecuciones: intento de acabar con la capacidad de un sospechoso para seguir huyendo en un vehículo mediante la aplicación táctica de tecnología, dispositivos de desinflado de neumáticos, bloqueo, acorralamiento, técnica de intervención en persecuciones (PIT), embestida o procedimientos de control vial.

Técnica de intervención en persecuciones (PIT): una maniobra a baja velocidad destinada a poner fin a la persecución provocando que el vehículo del infractor pierda el control y se detenga. **Este Departamento no autoriza el uso de PIT.**

Supervisor de la persecución: el supervisor responsable de gestionar, documentar y autorizar la persecución. El supervisor de la persecución debe ser un supervisor en servicio asignado al pelotón del distrito del NOPD correspondiente al distrito donde se produjo la persecución vehicular (por ejemplo, 610, 530, 420, etc.). Si no hay disponible un supervisor distrital para una unidad distinta a un pelotón, el supervisor de la persecución **debe** ser el supervisor de la unidad principal de persecución.

Embestida: acto deliberado de impactar el vehículo de un infractor con otro vehículo para dañarlo o forzarlo a detenerse. La embestida es una técnica de fuerza letal. **El Departamento no autoriza el uso de embestidas.**

Necesidad justificable: el peligro inmediato para el público creado por la persecución es menor que el riesgo inmediato para el público si la persecución no continúa.

Controles viales: una táctica pensada para detener el vehículo de un infractor colocando de manera intencional un vehículo o un objeto inamovible en la trayectoria del vehículo del infractor. Este Departamento no autoriza el uso de controles viales, salvo cuando el vehículo del infractor esté detenido o cuando dicha medida sea inmediatamente necesaria para proteger la vida humana de la muerte o de lesiones corporales graves provocadas por factores distintos al propio vehículo.

Unidad secundaria: el segundo vehículo de emergencia autorizado en una persecución.

Finalización de una persecución: se considerará que una persecución ha finalizado cuando el agente principal y los agentes de apoyo asignados hayan concluido los puntos n.º 1 y n.º 2 que se mencionan a continuación:

1. El agente principal y los agentes de apoyo asignados apagan todos los equipos de emergencia y vuelven al límite de velocidad normal establecido.
2. El agente principal y los agentes de apoyo asignados deben girar sus vehículos policiales en dirección contraria a la que se vio por última vez el vehículo del sospechoso, o bien orillarse

si se trata de una vía de acceso restringido e informar al centro de comunicaciones de este hecho, junto con su ubicación.

La persecución también se considera finalizada si el vehículo en fuga se detiene.

Dispositivo de desinflado de neumáticos, púas o bandas de clavos: un dispositivo que se extiende a lo ancho de la vía y está pensado para pinchar los neumáticos del vehículo bajo persecución. **Este Departamento no autoriza el uso de dispositivos de desinflado de neumáticos, púas o bandas de clavos en el transcurso de una persecución.**

Acompañamiento a la zaga: seguir la trayectoria de la persecución a una velocidad segura, con permiso del supervisor, activando el equipo de emergencia únicamente con el fin de brindar una respuesta legal de emergencia cuando sea necesario para llegar al punto final de la persecución y prestar asistencia. Los vehículos de acompañamiento a la zaga mantendrán una separación y distancia suficientes con respecto a las unidades de persecución con el fin de señalar con claridad su ausencia de participación en la misma.

Vehículo policial sin distintivos: un vehículo de emergencia autorizado que no cuenta con distintivos evidentes y que puede ser de cualquier color. Está dotado con luces de emergencia y una sirena.

Persecución vehicular: un suceso en el que uno o más agentes del orden público intentan detener a un sospechoso que intenta evitar el arresto mientras conduce un vehículo motorizado y utiliza maniobras evasivas según se define en este capítulo.

Informe de persecución vehicular: documentación electrónica utilizada para documentar los requisitos de revisión y notificación de persecuciones descritos en este capítulo. El informe de persecución vehicular está sujeto a revisión mediante la cadena de mando del supervisor de la persecución hasta la Oficina de Normas de Desempeño y Rendición de Cuentas (PSAB). En caso de que no esté disponible el formulario electrónico, el informe de persecución vehicular se completará utilizando el formulario n.º 216 del NOPD impreso.

REQUISITOS LEGALES EN VIRTUD DE LA LEGISLACIÓN ESTATAL

5. Una persecución vehicular solo podrá realizarse mediante un vehículo de emergencia autorizado que esté dotado con sirena e iluminación de emergencia adecuada. El agente se asegurará de haber dado al sospechoso que intenta detener una señal visual y sonora para que se detenga, activando las luces de emergencia y la sirena de su vehículo (consulte la sección 108.1, título 14, Leyes Revisadas, Legislatura Estatal de Luisiana [La. R.S. 14:108.1]).
6. El agente que conduce un vehículo de emergencia puede hacer lo siguiente cuando persigue a un sospechoso (sección 24, título 32, Leyes Revisadas, Legislatura Estatal de Luisiana [La. RS 32:24]):
 - (a) Continuar rebasando un semáforo en rojo o una señal de alto, o una señal de alto, pero solo después de reducir la velocidad según sea necesario para una conducción segura.
 - (b) Exceder el límite de velocidad, siempre y cuando el agente no ponga en peligro la vida ni bienes.
 - (c) Ignorar las regulaciones que rigen la dirección del movimiento o los giros en direcciones específicas (**sin embargo, este Departamento no autoriza el movimiento intencional en sentido contrario al flujo del tránsito**).
 - (d) Estacionar o permanecer de pie en la vía, independientemente de las regulaciones de tránsito.
7. Los agentes conducirán con la debida consideración de la seguridad de todas las personas. No conducir con la debida consideración de la seguridad de todos los conductores puede dar lugar a medidas disciplinarias, imputaciones civiles e incluso penales. La protección y la preservación de la vida deben estar por encima de cualquier otra consideración.

CUANDO NO SE INICIA UNA PERSECUCIÓN

8. Si no se produjo una persecución vehicular porque el agente no persiguió el vehículo en fuga, el agente completará las áreas señaladas en el formulario de desistimiento de persecución después

de marcar la casilla correspondiente que muestra que no tuvo lugar una persecución.

9. Los agentes cambiarán la señal a una de desistimiento de persecución. La única disposición permitida para esta señal es "NAT" (medida necesaria tomada).
10. Los agentes que inicien persecuciones vehiculares sin solicitar aprobación de inmediato para continuar, o después de que se les haya negado dicha aprobación, estarán infringiendo este capítulo, lo que puede dar lugar a medidas disciplinarias, causas civiles e incluso imputaciones penales.
11. No constituyen persecuciones vehiculares los incidentes en los que un agente sigue a un vehículo sospechoso y no realiza ninguna maniobra evasiva. El vehículo policial debe acatar las leyes de tránsito y los dispositivos de control de tránsito. Se exige notificación a un supervisor cuando se efectúa un seguimiento a un vehículo sospechoso durante más de 15 minutos a la velocidad permitida o por debajo de esta, respetando las leyes de tránsito. Sin embargo, independientemente de si se han activado o no las luces de emergencia y las sirenas, una vez que un vehículo sospechoso acelera o realiza cualquier maniobra evasiva para alejarse de la policía, el agente interrumpirá de inmediato el seguimiento al vehículo, a menos que se satisfagan los criterios para una persecución, tal como se describe en esta política.
12. En todos los incidentes en los que un agente siga de manera intencional a un vehículo, dicho agente debe activar manualmente la cámara instalada en su vehículo y la cámara corporal (BWC), sin importar si se inicia o no una persecución.
13. No constituyen persecuciones vehiculares aquellos incidentes en los que un agente intenta alcanzar un vehículo sospechoso para una parada de tránsito, antes o segundos después de activar las luces y las sirenas, a menos que el vehículo sospechoso realice una acción evasiva. La infracción inicial de tránsito no constituirá una acción evasiva a los efectos de este inciso.
14. En ningún caso un agente debe seguir a un vehículo que efectúa acciones evasivas sin activar las luces de emergencia y las sirenas.
15. Los supervisores que tengan conocimiento de persecuciones vehiculares sin aprobación notificarán a la Oficina de Integridad Pública (PIB) e iniciarán medidas disciplinarias de inmediato (consulte el **capítulo 52.1 ["Investigación de quejas"]**).

CUANDO SE PUEDE INICIAR UNA PERSECUCIÓN

16. Los agentes están autorizados a iniciar una persecución **ÚNICAMENTE** en las siguientes situaciones:
 - (a) un agente puede afirmar que un sospechoso está intentando evadir el arresto o la retención por un delito violento grave, según se define en este capítulo;
 - (b) el agente ha concluido que el peligro inmediato para el público creado por la persecución es menor que el peligro inmediato o posible para el público si el sospechoso permanece prófugo; y
 - (c) el sospechoso está huyendo en un vehículo después de que un miembro autorizado del Departamento le haya dado una señal para detenerse, quien se ha identificado como agente de policía (por ejemplo, uniformado, en una unidad policial con distintivos, o bien mostrando placa e identificación; consulte la definición de presencia profesional en el **capítulo 1.3 ["Uso de la fuerza"]**).
17. **Se prohíben las persecuciones por transgresiones no violentas contra bienes, delitos menores, infracciones de tránsito o infracciones civiles.** Los agentes deben solicitar de inmediato (o tan pronto como sea posible) la aprobación de un supervisor para continuar una persecución. Conducir de forma peligrosa durante una persecución no justifica que esta continúe.
18. Al decidir iniciar o continuar una persecución, se tendrán en cuenta los siguientes factores, de manera tanto individual como colectiva:

- (a) La gravedad del **delito violento grave** confirmado o presuntamente cometido, según se define en este capítulo, y su relación con la seguridad de la comunidad.
- (b) La importancia de proteger al público y sopesar la transgresión confirmada o presuntamente cometida, así la necesidad evidente de una captura inmediata frente a los riesgos para los agentes, los conductores inocentes y otras personas.
- (c) La naturaleza del sospechoso en fuga (por ejemplo, si el sospechoso representa una amenaza grave y continua para la seguridad pública). La conducción temeraria durante la persecución no justifica que esta continúe.
- (d) Se ha verificado la identidad del sospechoso y existe un riesgo mínimo al permitir su captura posterior.
- (e) La seguridad del público en el área de persecución, incluyendo el tipo de área, la hora del día, la cantidad de tránsito vehicular y peatonal (zonas escolares, por ejemplo) y la velocidad de la persecución en relación con estos factores.
- (f) La familiaridad del agente que realiza la persecución con el área de persecución, la calidad de la comunicación por radio entre las unidades que efectúan la persecución y el despachador o supervisor, y las facultades para la conducción de los agentes que llevan a cabo la persecución en las condiciones de esta.
- (g) Las condiciones meteorológicas, del tránsito y viales aumentan de forma injustificada el peligro de la persecución en comparación con los riesgos derivados de la fuga del sospechoso.
- (h) Las capacidades de desempeño y el tipo de vehículos de emergencia autorizados que se utilizan en la persecución en relación con la velocidad y otras condiciones de esta.
- (i) Velocidades de los vehículos.
- (j) Otras personas que se encuentren dentro o sobre el vehículo bajo persecución (pasajeros, cómplices y rehenes, por ejemplo).
- (k) La disponibilidad de otros recursos (por ejemplo, helicóptero, avión, dron, etc.).
- (l) La unidad policial transporta pasajeros que no son agentes de policía en servicio (por ejemplo, acompañantes, transporte de emergencia de civiles, prisioneros, etc.). **No se llevarán a cabo persecuciones con un pasajero en el vehículo en persecución.**

CUANDO DEBE FINALIZARSE UNA PERSECUCIÓN

- 19. Las persecuciones deben finalizarse siempre que la totalidad de las circunstancias, conocidas o que deban ser conocidas por el agente o supervisor durante la persecución, señalen que el riesgo actual de continuar la persecución parece ser mayor que el riesgo resultante de la fuga del sospechoso. Si bien el Departamento ha restringido las persecuciones a delitos violentos, existen situaciones en las que las circunstancias exigen que se ponga fin a dichas persecuciones.
- 20. También deben tenerse en cuenta los siguientes factores al decidir dar por finalizada una persecución:
 - (a) La distancia entre los agentes en persecución y el vehículo en fuga es tan grande que continuar la persecución sería inútil o requeriría que se prolongara durante un tiempo o distancia injustificados.
 - (b) Ya no se conoce con certeza la ubicación del vehículo bajo persecución (se perdió el contacto visual).
 - (c) El vehículo de persecución del agente sufre daños o una avería mecánica que lo hace inseguro para su uso.
 - (d) El vehículo de persecución tiene una avería en el equipo de emergencia que lo inhabilita para considerarse un vehículo de emergencia autorizado.
 - (e) Los peligros para los transeúntes o conductores no involucrados.
 - (f) Cuando se conoce la identidad del transgresor y no parece justificarse que la necesidad de una captura inmediata supere los riesgos asociados con continuar la persecución, los agentes deberían tener en cuenta seriamente la posibilidad de interrumpir la persecución y capturar al transgresor en un momento posterior.
 - (g) Cuando el supervisor de la persecución o un supervisor de rango superior ordene ponerle fin.
 - (h) Cuando la persecución es inútil, como cuando el sospechoso sigue en fuga y no existe ningún plan para hacer que se detenga.

UNIDADES DE PERSECUCIÓN

21. La cantidad de vehículos de emergencia autorizados (unidades) que participen en una persecución debe limitarse a dos vehículos (unidad principal y unidad secundaria). Sin embargo, la cantidad de vehículos de emergencia autorizados que participen en una persecución variará de acuerdo a las circunstancias que se den durante su transcurso. **Los supervisores que participen en la persecución propiamente dicha no podrán clasificarse ni desempeñar la función de “supervisor de la persecución”.**
22. Un agente o supervisor puede solicitar que unidades adicionales se unan a una persecución si, después de evaluar los factores descritos con anterioridad, se observa que la cantidad de agentes involucrados sería insuficiente para arrestar de forma segura al (a los) sospechoso(s) o incidir en el arresto con un uso mínimo de fuerza. Los demás agentes deberán abstenerse de participar en la persecución, pero deberán permanecer atentos a su desarrollo y ubicación en caso de que sea necesario su intervención para ponerle fin de manera segura. Cualquier agente que deje de participar en una persecución podrá, si fuera necesario, dirigirse al posible punto que finaliza, respetando todas las leyes de tránsito pertinentes.
23. Salvo circunstancias apremiantes, los vehículos sin distintivos no deben intentar detener un vehículo ni participar en una persecución, sino que deben indicar a los vehículos con distintivos que se dirijan al área para que tomen las medidas coercitivas necesarias. Si la persecución la inicia un vehículo sin distintivos debido a circunstancias apremiantes, el conductor de dicho vehículo cederá las responsabilidades de la unidad principal de persecución al primer vehículo con distintivos disponible.
24. Los agentes y supervisores de todos los niveles tienen la responsabilidad de monitorear de cerca el desarrollo de cada persecución. **La necesidad de la captura debe sopesarse de manera constante frente al posible peligro que supone la persecución.**
25. Todos los agentes deben activar sus cámaras corporales (BWC) inmediatamente después de verse involucrados en una persecución vehicular. Los agentes deberán activar las cámaras instaladas en sus vehículos durante todas las paradas de tránsito, incluyendo persecuciones y situaciones que no lo sean, hasta que haya concluido su participación en el incidente. El uso de la cámara instalada en el vehículo (ICC) no exime al agente de esta responsabilidad.

MOTOCICLETAS POLICIALES

26. Se desaconseja el uso de motocicletas en persecuciones y solo se permite en los casos más graves. Los supervisores deben considerar la posibilidad de dar por finalizada cualquier persecución en la que esté involucrada una motocicleta, por la seguridad del agente. Si se aprueba una persecución en motocicleta, un vehículo de emergencia autorizado, con distintivos evidentes (por ejemplo, un vehículo patrulla, un sedán o un vehículo todoterreno [SUV]) y dotado con luces de emergencia y sirena debe sustituir a la motocicleta policial como unidad principal o secundaria de persecución tan pronto como sea posible.

VEHÍCULOS SIN EQUIPO DE EMERGENCIA

27. Los vehículos (con o sin distintivos) que no estén dotados con luces de emergencia y sirena, o que presenten averías en estas, tienen prohibido iniciar o unirse a cualquier persecución. Los agentes que se encuentren en dichos vehículos podrán prestar apoyo a las unidades en persecución, siempre y cuando el vehículo se conduzca de conformidad con todas las leyes de tránsito.

RESPONSABILIDADES DE LA UNIDAD PRINCIPAL DE PERSECUCIÓN

28. Se designará al agente que inicie la persecución como la unidad principal de persecución y será responsable de su desarrollo, a menos que la unidad principal de persecución no pueda continuar en esa función debido a una avería mecánica del vehículo o del equipo de emergencia, o bien que los agentes pierdan de vista el vehículo sospechoso. Si la persecución la inicia un vehículo sin distintivos debido a circunstancias apremiantes, el conductor de dicho vehículo cederá las responsabilidades de la unidad principal de persecución al primer vehículo con distintivos disponible.

29. La unidad principal de persecución debe solicitar de inmediato la aprobación de su supervisor para continuar con cualquier persecución iniciada. El agente podrá continuar la persecución mientras solicita aprobación para proseguirla. Si un supervisor no responde a la solicitud de aprobación en un plazo razonable, el agente debe dar por finalizada la persecución y documentar el motivo de ello como "Falta de respuesta del supervisor" en el formulario 10-28NP.
30. Los agentes deben tener en cuenta los requisitos del Departamento respecto al inicio de una persecución y no deben comenzar ninguna por cualquier actividad delictiva no autorizada por este capítulo.
31. La responsabilidad principal del agente que inicia la persecución es la captura del sospechoso sin riesgo injustificado para sí mismo o para los demás. Comenzando con pedir tráfico de radio prioritario y la solicitud de continuar la persecución vehicular, la unidad principal debe facilitar la siguiente información a los servicios de comunicación en el canal de comunicaciones principal del distrito en el que se realiza la solicitud de persecución:
- (a) La naturaleza del presunto delito que justifica la persecución.
 - (b) La ubicación y la dirección en la que se desplaza el vehículo sospechoso.
 - (c) La velocidad del vehículo en fuga.
 - (d) La descripción del vehículo en fuga y el número de matrícula, si se conocen.
 - (e) La cantidad de ocupantes, si se conoce.
 - (f) La identidad o descripción de los ocupantes conocidos.
 - (g) Las condiciones meteorológicas, viales y del tránsito.
 - (h) La identidad de otras agencias involucradas en la persecución.
 - (i) Información relativa al uso de armas de fuego, amenazas de fuerza, lesiones, rehenes u otro tipo de peligros inusuales.
 - (j) El tipo de vehículo de emergencia autorizado que utiliza el agente solicitante (por ejemplo, vehículo con o sin distintivos, motocicleta, etc.).
32. A menos que un supervisor o una unidad secundaria lo(s) releve, el (los) agente(s) de la unidad principal será(n) responsables de transmitir el desarrollo de la persecución (por ejemplo, cambio de ubicación, dirección de desplazamiento, vías, velocidades, etc.). Salvo que las circunstancias indiquen lo contrario, la unidad principal debe ceder la responsabilidad de transmitir el desarrollo de la persecución a una unidad secundaria que se una a esta con la finalidad de minimizar las distracciones y permitir que el operador de la unidad principal se concentre en tácticas seguras de persecución.

RESPONSABILIDADES DE LA UNIDAD SECUNDARIA DE PERSECUCIÓN

33. La unidad secundaria en la persecución es responsable de lo siguiente:
- (a) Notificar de inmediato a los servicios de comunicación (despachador) en el canal de comunicaciones principal del distrito en el que se está llevando a cabo la persecución sobre su incorporación a esta.
 - (b) Mantener una distancia de seguridad detrás de la unidad principal, a menos que se le indique que asuma la función de unidad principal (agente), o bien si la unidad principal no puede continuar la persecución.
 - (c) Transmitir el desarrollo de la persecución, a menos que la situación indique lo contrario.
 - (d) Servir de apoyo a la unidad principal una vez que se ha detenido al vehículo sospechoso. En algunos casos, el agente secundario puede estar en la mejor posición para capturar al sospechoso debido a los efectos de la adrenalina y el estrés en el agente principal.

TÁCTICAS DE CONDUCCIÓN DE PERSECUCIÓN

34. La decisión de valerse de tácticas específicas de conducción de persecución exige las mismas evaluaciones que se describen en los factores que deben tenerse para el inicio y la finalización de una persecución. Las siguientes son tácticas para los agentes y unidades que participan en la persecución:

- (a) Los agentes evaluarán de manera crítica sus destrezas de conducción y las capacidades de desempeño de su vehículo.
- (b) Los agentes mantendrán la distancia entre sí, tanto entre ellos como con sus vehículos, respecto a los demás vehículos implicados, de manera que puedan ver y evitar peligros o reaccionar con seguridad ante las maniobras del vehículo en fuga.
- (c) Las intersecciones presentan mayores riesgos y se deben considerar las siguientes tácticas:
 - 1. Las unidades disponibles que no participen de manera directa en la persecución podrán dirigirse con seguridad a las intersecciones controladas que se encuentren delante de la persecución, con el fin de advertir al tránsito cruzado.
 - 2. Las unidades de persecución deben extremar las precauciones y reducir la velocidad según sea necesario para una operación segura al pasar por intersecciones controladas.
- (d) Los agentes no deben seguir a un vehículo bajo persecución que circule en sentido contrario por una vía circulando también en dicho sentido.
- (e) En caso de que el vehículo bajo persecución lo haga, las tácticas a tenerse en cuenta incluyen lo siguiente:
 - 1. Mantener contacto visual con el vehículo bajo persecución conduciendo en paralelo por el lado correcto de la vía o por una vía paralela. Las luces de emergencia de los vehículos en persecución pueden distraer al tránsito que se aproxima, por lo que debería considerarse la posibilidad de dar por finalizada la persecución.
 - 2. Solicitar a otras unidades que vigilen las salidas disponibles para el sospechoso.
 - 3. Solicitar asistencia de una unidad aérea cuando esté disponible.
- (f) Notificar a otras agencias policiales si parece que la persecución puede entrar en su jurisdicción.
- (g) Los agentes que participen en una persecución no deben intentar adelantar a otras unidades de persecución, a menos que una situación en particular requiera que su vehículo lo haga (por ejemplo, que el vehículo esté dotado con tecnología de intervención en persecuciones) o que la unidad principal de persecución se lo pida. Debe existir un conocimiento claro del procedimiento de maniobra que se va a utilizar y debe comunicarse entre los agentes y unidades involucrados. ***

TÁCTICAS Y PROCEDIMIENTOS PARA UNIDADES NO INVOLUCRADAS EN LA PERSECUCIÓN

- 35. Los agentes deben permanecer en su área asignada y no deben participar en la persecución, a menos que un supervisor les indique lo contrario.
- 36. El personal ajeno a la persecución que sea necesario al finalizar esta debe responder de manera no urgente, respetando todas las leyes de tránsito.
- 37. La unidad principal y la unidad secundaria deben ser las únicas unidades que operen en condiciones de emergencia (luces de emergencia y sirena), a menos que un supervisor asigne otras unidades a la persecución.
- 38. Las siguientes medidas o tácticas están **expresamente prohibidas** en una persecución vehicular:
 - (a) Controles viales
 - (b) Maniobras de PIT
 - (c) Conducción en caravana
 - (d) Embestida a un vehículo sospechoso
 - (e) Seguimiento intencional en sentido contrario a otro vehículo en una calle o vía (conducción en sentido contrario al tránsito)
 - (f) Colocación o posicionamiento intencional en la trayectoria de un vehículo sospechoso durante una persecución.
 - (g) Introducción de la mano en el interior del vehículo bajo persecución mientras está en movimiento o bajo el control del sospechoso.

39. Los agentes no deben disparar un arma de fuego desde o contra un vehículo en movimiento, a menos que los ocupantes del vehículo estén utilizando fuerza letal, distinta del propio vehículo, contra el agente u otra persona, y que dicha medida sea necesaria para la autodefensa o para proteger a otra persona. En estas circunstancias, nunca se autoriza disparar un arma de fuego cuando hay motivos razonables para creer que el vehículo puede contener a un pasajero inocente, o cuando es razonablemente evidente que el vehículo puede perder el control y herir a un transeúnte inocente.
40. Siempre que sea posible, el agente debe intentar apartarse de la trayectoria del vehículo en movimiento en lugar de disparar su arma para detenerlo. Los agentes no deben disparar contra ninguna parte de un vehículo en un intento de inmovilizarlo. **En esta área rigen las pautas de los apartados “Medidas prohibidas” y “Disparos contra vehículos en movimiento o desde ellos” del capítulo 1.3 [“Uso de la fuerza”].**

ACOMPAÑAMIENTO A LA ZAGA EN UNA PERSECUCIÓN

41. En caso de que la unidad iniciadora (unidad principal de persecución) de este Departamento ceda el control de la persecución a otra unidad o jurisdicción, dicha unidad iniciadora podrá, con el permiso de un supervisor, acompañar a la zaga la persecución hasta su finalización con el fin de brindar información y asistencia para el arresto del sospechoso.
42. Si la persecución se realiza a baja velocidad, la unidad de acompañamiento a la zaga mantendrá una separación y distancia suficientes con respecto a las unidades de persecución para señalar con claridad su ausencia en la persecución.

CONTROL Y RESPONSABILIDADES DE SUPERVISIÓN EN UNA PERSECUCIÓN

43. Se ejercerá control de supervisión y gestión sobre todas las persecuciones vehiculares en las que participen agentes del Departamento de Policía de Nueva Orleans (NOPD).
44. El supervisor de pelotón del distrito donde se inició la persecución o, de no estar disponible, cualquier otro supervisor del mismo distrito será responsable de lo siguiente:
- (a) Al tener conocimiento de una persecución, notificar de inmediato a los agentes involucrados y a Servicios de Comunicaciones sobre su presencia de supervisión en el canal de comunicaciones principal del Distrito en el que se está llevando a cabo la persecución.
 - (b) Recopilar toda la información disponible sobre la persecución de la unidad principal o de los servicios de comunicaciones.
 - (c) Evaluar de manera continua la situación y los factores de riesgo asociados a la persecución para garantizar que esta se lleve a cabo de acuerdo con las pautas del Departamento.
 - (d) Brindar supervisión en el lugar de los hechos.
 - (e) Ejercer la gestión de la persecución.
 - (f) Garantizar que en la persecución no participen más unidades policiales de las necesarias.
 - (g) Finalizar la persecución si, a juicio del supervisor, no está justificada o no es seguro continuarla.
 - (h) Asegurarse de que se está utilizando el canal de comunicaciones por radio adecuado.
 - (i) Garantizar que las agencias policiales externas reciban notificación o se coordinen si la persecución abandona o es probable que abandone la parroquia de Orleans o entra en la jurisdicción de otra agencia.
 - (j) Controlar y gestionar las unidades del Departamento de Policía de Nueva Orleans (NOPD) cuando una persecución entra en otra jurisdicción.
 - (k) Completar el informe de persecución vehicular. Esto incluirá una crítica posterior a la persecución y un análisis de esta.
45. El supervisor de la persecución no participará de manera activa en esta y seguirá desempeñándose como tal.

46. En caso de que una unidad especializada inicie una persecución y no haya disponible ningún supervisor distrital para gestionarla, el supervisor inmediato de la unidad principal se desempeñará como supervisor de la persecución. Si hay disponible un comandante de pelotón distrital del primer distrito al que entra la persecución, este podrá asumir, a su discreción, la función de supervisor de la misma.

RESPONSABILIDADES DEL COMANDANTE DE PELOTÓN

47. Al tener conocimiento de que se ha iniciado una persecución, el comandante de pelotón distrital en el distrito en el que se origine la persecución monitoreará y evaluará de manera continua la situación y garantizará que la persecución se lleve a cabo acatando las pautas y los requisitos de esta política. El comandante de pelotón, a su discreción, puede asumir la función de supervisor de la persecución. Deben hacerlo expresamente a través del canal de comunicación principal del distrito en el que se esté llevando a cabo la persecución.
48. El comandante de pelotón revisará el contenido de todos los informes relevantes y los remitirá a través de la cadena de mando según las instrucciones para cada informe.

COMUNICACIONES RELATIVAS A LA PERSECUCIÓN

49. Las comunicaciones relativas a la persecución se realizarán a través del canal de trabajo principal del distrito en el que se inició la persecución.

RESPONSABILIDADES DE SERVICIOS DE COMUNICACIONES

50. Tras la notificación de que se ha iniciado una persecución, Servicios de Comunicaciones serán responsables de lo siguiente:
- (a) Coordinar las comunicaciones relativas a la persecución de las unidades y el personal involucrados.
 - (b) Notificar y coordinar con otras agencias involucradas o afectadas, según lo indiquen los protocolos para comunicaciones o el supervisor de la persecución.
 - (c) Asegurarse de que un supervisor de pelotón del distrito en el que se inicia la persecución sea notificado de esta y confirme la recepción de la notificación por radio.
 - (d) Asignar un número de referencia del NOPD y registrar todas las actividades de persecución bajo dicho número. Esto incluye alusiones en particular a todos los números de referencia de incidentes del NOPD relacionados que puedan estar vinculados a la persecución vehicular (por ejemplo, choques automovilísticos relacionados con la persecución, informes de incidentes delictivos, informes de lesiones, etc.).
 - (e) Transmitir actualizaciones sobre la persecución, así como otra información relevante, según sea necesario, en cualquier canal requerido.
 - (f) Notificar lo antes posible al comandante de pelotón del distrito en el que se inicia la persecución.
51. Servicios de Comunicaciones recibirán notificación inmediata por parte del despachador del distrito si una solicitud de persecución no es aprobada ni desaprobada por un supervisor distrital o un supervisor de rango superior.
52. En ausencia de un supervisor para gestionar una persecución, o en caso de que un supervisor distrital desaprobe una solicitud de persecución, el despachador instruirá a los agentes para que pongan fin a la persecución. La persecución se considerará en curso hasta que todas las unidades implicadas confirmen por radio la orden de finalización.

PÉRDIDA DE CONTACTO CON EL VEHÍCULO BAJO PERSECUCIÓN

53. Cuando se pierde el contacto con el vehículo bajo persecución, la unidad principal debe transmitir información relevante (última dirección conocida, descripción del vehículo, descripción de los ocupantes, etc.) para ayudar a las demás unidades a localizarlo. La unidad principal será la responsable de coordinar cualquier búsqueda posterior del vehículo bajo persecución o de los sospechosos que huyan a pie.

54. Una vez que se pierde el contacto con el sospechoso o el vehículo bajo persecución, las unidades implicadas en la persecución deben volver inmediatamente al modo de conducción “normal”, obedeciendo todas las leyes de tránsito y desactivando sus equipos de emergencia.

CONSIDERACIONES JURISDICCIONALES

55. Un agente solo puede iniciar una persecución mientras se encuentre dentro de la jurisdicción de este Departamento (parroquia de Orleans). Si un agente comienza una persecución autorizada en esta jurisdicción, podrá continuarla en otra jurisdicción a menos que un supervisor la dé por finalizada.
56. Cuando una persecución entra en otra jurisdicción, el agente principal o el supervisor de la persecución debe determinar si debe solicitar a otra agencia con jurisdicción que asuma la persecución, teniendo en cuenta la distancia recorrida, el desconocimiento del área y otros factores que influyen en el inicio o la finalización de la persecución. El oficial principal o el supervisor de la persecución solicitará a Servicios de Comunicaciones que notifiquen a cada jurisdicción externa en la que se prevea razonablemente que la persecución ingrese sobre su naturaleza, las unidades implicadas y cualquier otro tipo de información solicitada, sin importar si se espera que dicha jurisdicción preste asistencia.
57. Una persecución que haya comenzado dentro de la jurisdicción de este Departamento (parroquia de Orleans) y haya continuado fuera de ella se dará por finalizada de inmediato una vez que el agente en persecución haya perdido el contacto visual con el vehículo bajo persecución o haya perdido la capacidad de comunicarse con este Departamento.

ACEPTACIÓN DE LA PERSECUCIÓN POR PARTE DE OTRA AGENCIA FUERA DE LA PARROQUIA DE ORLEANS

58. El supervisor de la persecución, o un supervisor de rango superior que asuma la responsabilidad, debe coordinarse con la agencia que gestiona el punto de finalización para determinar si el supervisor de la persecución del NOPD necesita intervenir o prestar asistencia en la investigación. El supervisor de la persecución debe obtener de la agencia que gestiona el punto de finalización de la persecución toda la información necesaria para incluirla en los informes correspondientes.
59. El papel y las responsabilidades de los agentes al finalizar una persecución iniciada por este Departamento serán coordinados por el supervisor de la persecución o el supervisor de rango superior que haya asumido la responsabilidad con las unidades de la agencia que acepta la persecución.
60. La notificación de una persecución en curso no debe interpretarse como una solicitud para unirse a esta.
61. Deben ser específicas las solicitudes dirigidas a otra agencia o recibidas de ella para que se haga cargo de una persecución. La solicitud de asistencia a otra agencia implicará que su personal asuma la responsabilidad de la persecución.
62. En caso de que la agencia rechace aceptar la persecución, el supervisor de la persecución del NOPD será responsable de determinar si se debe continuar con esta.

PERSECUCIONES QUE INGRESAN A LA PARROQUIA DE ORLEANS O QUE SE ORIGINAN EN OTRA AGENCIA EN LA PARROQUIA DE ORLEANS

63. Cuando una persecución abandona otra jurisdicción e ingresa en la parroquia de Orleans, o se origina por otra agencia policial con jurisdicción dentro de la parroquia de Orleans, y se solicita asistencia a este Departamento, la otra agencia **debe** ceder el control. Si la agencia no cede el control de la persecución al NOPD, los agentes del NOPD no participarán en la persecución, pero podrán colaborar en el seguimiento según las instrucciones de un supervisor del NOPD.

64. La agencia que inicie una persecución será responsable de llevarla a cabo. Las unidades de este Departamento no deben unirse a una persecución a menos que la agencia cuyos agentes del orden público estén participando en dicha persecución se lo soliciten de manera específica y solo con la aprobación de un supervisor del NOPD.
65. Cuando se solicite a este Departamento que preste asistencia o se haga cargo de una persecución que haya ingresado a su jurisdicción, el supervisor del NOPD determinará si la persecución satisface el umbral de “delito violento grave” requerido para una persecución del NOPD y considerará si prestar asistencia o asumir la persecución en función de los siguientes factores adicionales:
- (a) El delito violento grave, según se define en este capítulo, por el que se lleva a cabo la persecución;
 - (b) La capacidad del departamento solicitante para mantener la persecución;
 - (c) Si las circunstancias comunicadas justifican continuar la persecución;
 - (d) Si se dispone del personal suficiente para continuar la persecución;
 - (e) La seguridad pública dentro de esta jurisdicción; y
 - (f) La seguridad de los agentes en persecución.
66. Un supervisor o el comandante de pelotón deben revisar cualquier solicitud de asistencia de otra agencia lo antes posible. El comandante de pelotón o el supervisor, tras considerar los factores anteriores, podrá negarse a prestar asistencia o a aceptar la persecución de la otra agencia. Esta decisión debe comunicarse de inmediato a la agencia solicitante y a nuestra Sección de Comunicaciones a través del canal de comunicación principal del distrito en el que se esté llevando a cabo la actividad de persecución o del canal por el que se realice la solicitud.
67. La asistencia que los agentes de este Departamento presten a una agencia externa que lleve a cabo la persecución finalizará en los límites de la parroquia de Orleans, siempre y cuando los agentes que efectúen la persecución cuenten con la asistencia suficiente de otras agencias. La participación en curso de este Departamento podrá prorrogarse únicamente hasta que se disponga de la asistencia suficiente y previa autorización específica de un supervisor del NOPD.
68. Si una persecución iniciada por otra agencia finaliza dentro de esta jurisdicción, los agentes del NOPD brindarán la asistencia correspondiente a los agentes del orden público de la agencia que inició la persecución y a otras agencias involucradas, incluyendo, entre otros, el control del lugar de los hechos, la coordinación y la elaboración de informes, o cualquier otro tipo de asistencia solicitada, necesaria u ordenada por un supervisor del NOPD.

CAPTURA DE SOSPECHOSOS INVOLUCRADOS EN UNA PERSECUCIÓN

69. A menos que un supervisor lo releve, el agente de la unidad principal de persecución debe coordinar los esfuerzos para capturar al sospechoso cuando finalice la persecución. Los agentes deben tener en cuenta la seguridad del público y de los propios agentes implicados al elaborar planes para contener y capturar al sospechoso. Los agentes utilizarán solo la cantidad de fuerza que sea razonablemente necesaria dadas las circunstancias y de conformidad con el **capítulo 1.3 [“Uso de la fuerza”]** para desempeñar de manera debida sus obligaciones legítimas. Cabe destacar que la captura de un sospechoso a la finalización de una persecución requiere moderación.

REQUISITOS DE REVISIÓN Y NOTIFICACIÓN DE PERSECUCIONES

70. Las responsabilidades relativas a todos los informes exigidos de una persecución son las siguientes:
- (a) El agente de la unidad principal de persecución completará los informes de incidentes del NOPD relacionados con la persecución vehicular. Esto incluye alusiones en particular a todos los números de referencia de incidentes del NOPD relacionados que puedan estar vinculados a la persecución vehicular (por ejemplo, choques automovilísticos relacionados con la persecución, informes de incidentes delictivos, informes de lesiones, etc.).

- (b) El supervisor de la persecución completará el informe de persecución vehicular. Esto incluirá una crítica posterior a la persecución y un análisis de esta, abordando todos los problemas de capacitación, políticas y disciplinarios, que se enviarán en un lapso de 15 días posteriores al incidente a través de la cadena de mando del revisor con la aprobación de su capitán de distrito o división. Se proporcionará el informe completo junto con todos los anexos a la Sección de Normas de Desempeño. La parte descriptiva del informe incluirá, como mínimo, lo siguiente:
1. la infracción que motivó la persecución;
 2. el (los) agente(s) implicado(s) en la persecución;
 3. los lugares de inicio y finalización de la persecución;
 4. el rango y el nombre del supervisor que autoriza la persecución;
 5. el resultado de la persecución;
 6. cualquier lesión o muerte de un agente, sospechoso o transeúnte;
 7. daños materiales;
 8. causas legales penales o civiles relacionadas;
 9. los números de referencia de todos los informes relacionados con la persecución;
 10. un recuento de todas las grabaciones de cámaras corporales (BWC) o instaladas en el vehículo (ICC) y sus números de expediente;
 11. una declaración expresa del supervisor de que ha revisado todos los datos de BWC, ICC y de ubicación (tales como datos de localización automática de vehículos [AVL] o GPS de ICC) y otras grabaciones disponibles relacionadas con la persecución;
 12. una declaración expresa que refleje la opinión del supervisor informante sobre si la actividad acata las pautas del Departamento;
 13. cualquier cuestión en materia de capacitación, la destreza del agente, la política o las infracciones observadas o registradas;
 14. una página de firmas que documente, a través de la cadena de mando, la aprobación o desaprobación de la crítica y del análisis.
- (c) En un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción del informe de persecución vehicular y todos los informes, registros y demás información relevante relacionada (por ejemplo, cintas de comunicaciones, ubicaciones de videos de BWC o ICC, informes de choques automovilísticos, etc.), la Sección de Normas de Desempeño revisará la información para garantizar que se hayan abordado todas las cuestiones en materia de capacitación, política y disciplina relacionadas con la persecución.
- (d) Si la Sección de Normas de Desempeño (PSS) determina que hay cuestiones pendientes relacionadas con capacitación, política o disciplina que deben abordarse, su personal documentará las cuestiones en un memorando interno (105) dirigido al capitán de la división o distrito y al jefe adjunto de la oficina a la que está asignada la unidad principal de persecución para que tome medidas correctivas (notificación de PSS).
- (e) El jefe adjunto de la oficina a la que está asignada la unidad principal de persecución, o su persona designada documentará qué medidas correctivas se tomaron y facilitará esa documentación a la PSS en un plazo de cinco (5) días hábiles. Se añadirá una copia de la documentación al informe de persecución vehicular y la PSS la conservará para que los datos se incluyan en el informe anual sobre el uso de la fuerza del NOPD.
- (f) Si es necesario, en un plazo de cinco (5) días hábiles posteriores a la recepción del informe de persecución vehicular y todos los informes y registros relacionados y otro tipo de información pertinente, la Sección de Normas de Desempeño facilitará una copia del informe de persecución vehicular a la División de Educación y Capacitación para la revisión de las necesidades de capacitación y al supervisor de gestión de riesgos del NOPD para la recopilación de datos y su envío a la Junta de Revisión de Choques Automovilísticos.
71. Cada año, el superintendente ordenará a la Oficina de Normas de Desempeño y Rendición de Cuentas (PSAB) que lleve a cabo una revisión y un análisis documentados de las persecuciones vehiculares del Departamento, incluyendo la idoneidad de las políticas, su

cumplimiento normativo y las necesidades de capacitación. Las conclusiones, los datos y los análisis se incluirán en el sistema de alerta anticipada y en el informe anual sobre el uso de la fuerza del NOPD.

72. En caso de que un incidente se haya designado como una persecución vehicular y que el capitán del agente implicado crea lo contrario, se deberá presentar una correspondencia interna (105), una copia de la grabación de audio del incidente y grabaciones de BWC y ICC al jefe adjunto de la oficina del miembro involucrado en un plazo de cinco (5) días hábiles. Tras su revisión y aprobación, se enviará una copia del formulario 105 y de todas las grabaciones relacionadas al jefe adjunto de la PIB para su revisión. Una vez recibidas la revisión y la aprobación por parte del jefe adjunto de la PIB, la PIB enviará una copia del formulario 105 a la Sección de Gestión de Riesgos y a la División de Educación y Capacitación para su revisión y análisis.
73. Cualquier persecución vehicular que produzca una muerte, lesiones físicas graves o lesiones que requieran tratamiento en un hospital se considera un uso grave de la fuerza (nivel 4), de conformidad con el **capítulo 1.3 [“Uso de la Fuerza”]**, y se investigará y notificará por parte del equipo de investigación del uso de la fuerza (FIT) de la PIB. Los demás aspectos relacionados con la notificación de este capítulo quedan suspendidos y TODOS los informes y revisiones los gestionará y procesará el FIT, incluyendo el informe de persecución vehicular. El informe de persecución vehicular se remitirá a la Sección de Gestión de Riesgos y a la División de Educación y Capacitación una vez concluida la investigación del FIT. La Unidad de Investigación de Víctimas Mortales del NOPD se encargará de la investigación, la documentación y las conclusiones relacionadas con la parte del CHOQUE AUTOMOVILÍSTICO (choque vehicular) de la investigación general, aunque bajo la dirección del comandante del FIT de la PIB, quien conserva la responsabilidad general de la investigación y la notificación posterior de cualquier persecución bajo este inciso.

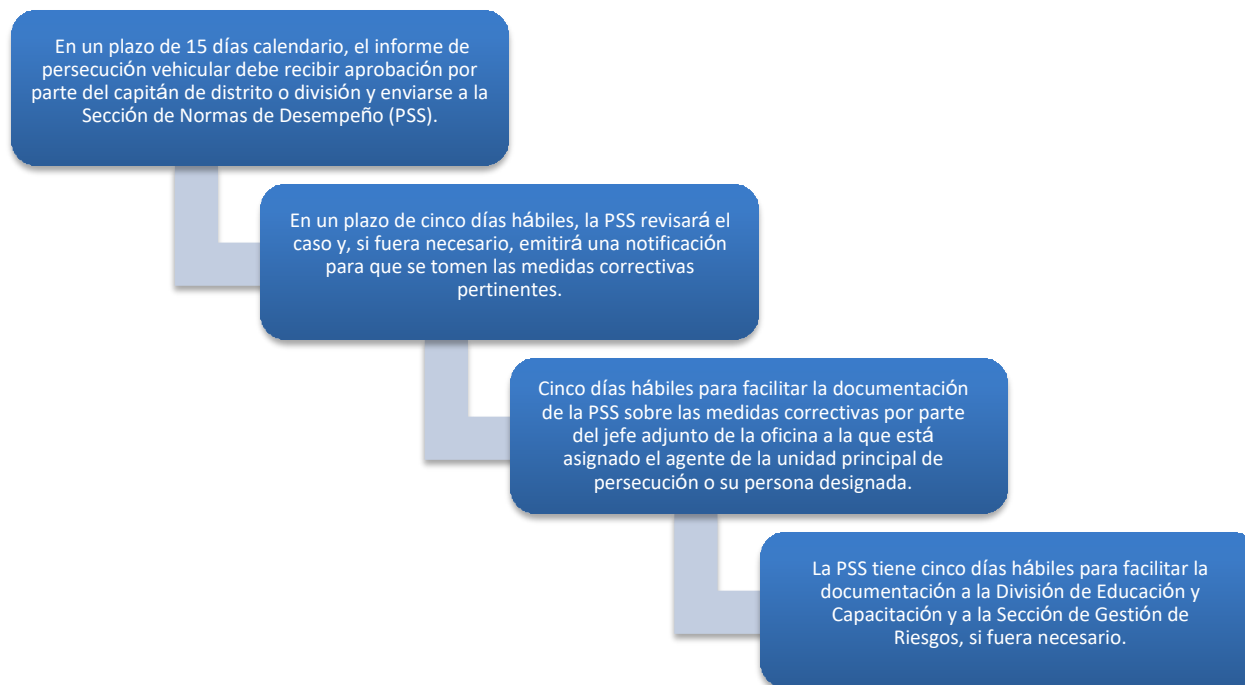
REVISIONES DE PERSECUCIONES REGULARES Y PERIÓDICAS

74. La Oficina de Normas de Desempeño y Rendición de Cuentas (PSAB) llevará a cabo revisiones anuales de los datos de señales CAD, señales 10-28NP, videos de las cámaras instaladas en los vehículos y los informes de formularios de revisión de persecuciones con la finalidad de determinar si los agentes están siguiendo las pautas de este capítulo en relación con los umbrales de persecución vehicular y los requisitos de notificación. Los resultados de las revisiones se compartirán con el personal de mando y la División de Educación y Capacitación para que se tomen las medidas correctivas o se imparta la capacitación necesaria.

CAPACITACIÓN REGULAR Y PERIÓDICA EN PERSECUCIONES

75. Además de la capacitación inicial en persecuciones vehiculares que imparte la División de Educación y Capacitación a los reclutas y a los agentes de incorporación lateral, los agentes participarán cada año en una capacitación complementaria en persecuciones. Esta capacitación abordará la política del Departamento, la importancia de una conducción segura y la protección del público en todo momento. La capacitación incluirá el reconocimiento de la necesidad de sopesar la transgresión confirmada o presunta y la necesidad de una captura inmediata frente a los riesgos que supone cualquier persecución vehicular para los agentes y otras personas.

Apéndice A
Diagrama de flujo de revisión de persecuciones



De conformidad con el inciso 68 del capítulo 41.5 ["Persecuciones vehiculares"]:

- (b) El supervisor de la persecución completará el informe de persecución vehicular. Esto incluirá una crítica posterior a la persecución y un análisis de esta, abordando todos los problemas de capacitación, políticas y disciplinarios, que se enviarán en un lapso de 15 días posteriores al incidente a través de la cadena de mando del revisor con la aprobación de su capitán de distrito o división. Se proporcionará el informe completo junto con todos los anexos a la Sección de Normas de Desempeño.
- (c) En un plazo de cinco (5) días hábiles siguientes a la recepción del informe de persecución vehicular y todos los informes, registros y demás información relevante relacionada (por ejemplo, cintas de comunicaciones, videos de BWC o ICC, etc.), la Sección de Normas de Desempeño revisará la información para garantizar que se hayan abordado todas las cuestiones en materia de capacitación, política y disciplina relacionadas con la persecución.
- (d) Si la Sección de Normas de Desempeño (PSS) determina que hay cuestiones pendientes relacionadas con capacitación, política o disciplina que deben abordarse, su personal documentará las cuestiones en un memorando interno (105) dirigido al capitán de la división o distrito y al jefe adjunto de la oficina a la que está asignada la unidad principal de persecución para que tome medidas correctivas (notificación de PSS).
- (e) El jefe adjunto de la oficina a la que está asignada la unidad principal de persecución, o su persona designada documentará qué medidas correctivas se tomaron y facilitará esa documentación a la PSS en un plazo de cinco (5) días hábiles. Se añadirá una copia de la documentación al informe de persecución vehicular y la PSS la conservará para que los datos se incluyan en el informe anual sobre el uso de la fuerza del NOPD.
- (f) Si es necesario, en un plazo de cinco (5) días hábiles posteriores a la recepción del informe de persecución vehicular y todos los informes y registros relacionados y otro tipo de información pertinente, la Sección de Normas de Desempeño facilitará una copia del informe de persecución vehicular a la División de Educación y Capacitación para la revisión de las necesidades de capacitación y al supervisor de gestión de riesgos del NOPD para la recopilación de datos y su envío a la Junta de Revisión de Choques Automovilísticos.