



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Negociado de la Policía de Puerto Rico



ORDEN GENERAL

Capítulo: 600	Sección: 629	Fecha de Efectividad: 9 de octubre de 2020	Núm. Págs.: 14
Título: Bloqueos de Carreteras			
Fecha Revisión: N/A	Reglamentación Derogada: Orden General Núm. 2010-6, titulada: "Normas y Procedimientos Para Efectuar Bloqueo de Carreteras".		

I. Propósito

Esta Orden General tiene el propósito de establecer en el Negociado de la Policía de Puerto Rico (en adelante, NPPR), las normas y procedimientos para la operación de los denominados bloqueos de carreteras, así como el trámite para solicitar la autorización de estos, de conformidad con las leyes estatales y federales, la Constitución de Estados Unidos y Puerto Rico, así como su jurisprudencia interpretativa.

II. Definiciones

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

III. Exposición de Motivos


Las estadísticas de choques de tránsito en Puerto Rico demuestran que la mayoría de los accidentes en las carreteras tienen como factor predominante el alto número de conductores sin autorización y el consumo de bebidas embriagantes mientras se maneja el vehículo de motor. Además, es de conocimiento público, que el modo de operación de las organizaciones criminales, hurten vehículos de motor y/o alteren sus tablillas para cubrir el delito cometido o que está por cometerse. Es muy común que estos delitos se realicen en preparación o en conjunto a otros delitos graves que ponen directamente en riesgo la vida y seguridad de las personas, como lo son los delitos de robo, asesinato, entre otros.

Las investigaciones llevadas a cabo por organizaciones reconocidas en este campo, como lo es la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA, por sus siglas en inglés), han demostrado que los denominados bloqueos de carreteras son una herramienta eficaz para disuadir y aumentar la percepción de riesgo de aprehensión de los conductores que manejan los vehículos de forma ilegal, o que utilizan vehículo hurtados como medio para cometer otros delitos.

Por lo antes esbozado y en cumplimiento con los requisitos establecidos por el Tribunal Supremo de Estados Unidos y Puerto Rico, se establece mediante esta Orden General las guías que serán utilizadas para constituir, autorizar y operar un bloqueo de carreteras, así como también minimizar el grado de discreción que tendrán los MNPPR u otros agentes del orden público durante los mismos.

IV. Objetivo y Razonabilidad de los Bloqueos de Carreteras

A. Objetivos

- 
1. Promover la seguridad en las vías públicas del país, estableciendo métodos de prevención eficaces que permitan reducir la cantidad de personas muertas y/o heridas a consecuencia de choques de tránsito en las vías públicas del país.
 2. Informar y educar a la comunidad para maximizar el efecto disuasivo y aumentar la conciencia del problema de conducir un vehículo de motor estando inhabilitado.
 3. Reducir la incidencia de vehículos hurtados que transitan por las vías públicas aumentando la posibilidad de identificar la apropiación ilegal de vehículos.
 4. Intervenir con conductores que operan un vehículo sin los documentos y/o equipo requerido por ley o en condiciones mecánicas inseguras.

B. Razonabilidad

1. La validez de un bloqueo de carreteras queda sujeta a un análisis de su razonabilidad. Dicho análisis requiere analizar lo siguientes aspectos:
 - a. La magnitud del interés público que motiva la realización del bloqueo;
 - b. El grado con que el mismo adelanta dicho interés;
 - c. El alcance de la intrusión con la intimidad.
2. La jurisprudencia ha reconocido que los bloqueos de carreteras se pueden utilizar con el propósito de:
 - a. Detectar conductores ebrios;
 - b. Cotejar la licencia de conducir de los conductores;
 - c. Identificar vehículos hurtados;
 - d. Identificar vehículos no autorizados a transitar por las vías públicas.

V. Política Pública

Los servicios policíacos durante los bloqueos de carretera se prestarán de manera equitativa, respetuosa y libre de prejuicios. Todas las personas intervenidas recibirán


igual protección de las leyes, sin prejuicios por razón de raza, color, etnicidad, origen nacional, religión, género, discapacidad, orientación sexual, identidad de género o expresión de género, o ideología o afiliación política, conforme a los derechos, privilegios e inmunidades garantizados o protegidos por la Constitución y las leyes de los Estados Unidos y del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Todos los MNPPR que presten servicio en un bloqueo de carretera cumplirán con todas las políticas de la Agencia, incluyendo las de Arrestos y Citaciones, Registros y/o Allanamientos, Uso de Fuerza, Cuarto de Evidencia, entre otras.

VI. Normas Generales de Bloqueos de Carreteras

A. Normas Generales

Todo bloqueo de carreteras tendrá que cumplir con las siguientes normas generales:

- 
1. Deberá tener la autorización del Negociado de Patrulla de Carreteras (en adelante, NPC).¹
 2. Establecer un proceso objetivo de selección de lugares basado en datos estadísticos.
 3. Llevar a cabo los bloqueos de carretera con una cantidad mínima de intrusión o inconveniente para los conductores.
 4. Garantizar la seguridad del público en general, así como la de los agentes del orden público involucrados.
 5. Recopilar los datos estadísticos de manera uniforme.
 6. Realizar un análisis crítico después de cada bloqueo de carreteras utilizando el Método S.A.R.A., según establecido en la Orden General Capítulo 800 Sección 803 titulada: "Policía Comunitaria".
 7. Los MNPPR o Policías Municipales estarán uniformados e identificados conforme a la política del NPPR o del Departamento de Policía del Municipio participante al cual pertenezcan, según corresponda.
 8. El vehículo oficial de seguridad en la entrada del bloqueo, estará debidamente rotulado según dispone el Reglamento 9177, conocido como *Reglamento para la Administración y Control de Vehículos de Motor y Otros Medios de Transporte del Gobierno de Puerto Rico*.


¹ Véase PPR-629.1, Solicitud Autorización Bloqueo de Carreteras

9. Se instalarán rótulos o señales que alerten al conductor de que se está llevando a cabo un bloqueo de carreteras.
10. El lugar seleccionado para efectuar el bloqueo de carreteras será uno seguro, por lo tanto, no se podrán efectuar bloqueos en las siguientes circunstancias:
 - a. Áreas de poca visibilidad;
 - b. Curvas;
 - c. Cuestas y/o pendientes.
11. Como norma general, todo vehículo será detenido. Cuando el bloqueo provoque una congestión vehicular, solamente se detendrán los vehículos según la cantidad de MNPPR de contactos disponibles.
12. El Supervisor distribuirá los recursos humanos a una distancia predeterminada y separados uno de otros.
13. Toda intervención realizada durante el bloqueo será documentada en el formulario PPR-629.2, titulado: "Registro de Intervenciones Bloqueo de Carreteras".
14. Los MNPPR u otros agentes del orden público que se encuentren designados en el puesto de contacto tendrán la obligación y responsabilidad de utilizar el siguiente equipo:
 - a. Chalecos reflectores.
 - b. Linterna asignada por el NPPR, en el caso de los Policías Municipales será aquella autorizada por su Departamento de Policía.
 - c. Cono reflectivo, este será colocado frente al MNPPR u otro agente del orden público
15. El MNPPR y otros agentes del orden público que realicen la función de puesto de contacto con el conductor, serán responsables de iniciar y culminar la detención por un periodo breve de tiempo, salvo que ocurra alguna de las circunstancias establecidas en esta Orden General.

B. Selección del Lugar del Bloqueo

La selección de la vía pública para realizar el bloqueo de carreteras podrá estar basada en los siguientes criterios:

1. La incidencia de choques de tránsito donde demuestre conductores inhabilitados por el uso de alcohol, drogas o sustancias controladas involucrado en los mismos.

- 
2. Experiencia o evidencia que demuestre la utilización de la vía pública para trasladar vehículos hurtados y/o transportar drogas.
 3. Incidencia de vehículos que transitan con piezas de vehículos que no le corresponden y/o no cumplen con el proceso de reinscripción o re-identificación de los números de serie impreso por el fabricante.
 4. Flujo vehicular en el lugar seleccionado.
 5. Disponibilidad de los recursos policíacos.
 6. Que la vía pública brinde seguridad para los conductores, agentes del orden público y demás transeúntes.
 7. El lugar debe brindar un área segura para detener al conductor y su vehículo.
 8. Visibilidad a distancia que permita a los conductores detenerse con anticipación sin poner en riesgo la seguridad de ellos y demás personas, esto incluye los MNPPR presentes.
 9. El lugar debe tener suficiente espacio para remover el vehículo de la vía de rodaje y que permita continuar con el bloqueo. Esta remoción será realizada lo antes posible, para no dilatar las intervenciones.
 10. La vía pública tendrá una ruta de escape¹.
 11. Por razones de seguridad, los bloqueos de carreteras no se llevarán a cabo durante época donde las condiciones climáticas no sean favorables para el conductor ni para los agentes del orden público.

C. Horario Bloqueo de Carreteras

Todas las Áreas Policiacas y Policías Municipales podrán realizar Bloqueos de Carreteras de la siguiente manera:

1. Zonas Urbanas

Se podrán realizar bloqueos de carreteras desde las 4:00 p.m.

2. Zona Rurales


Se podrán realizar Bloqueos de Carreteras después de las 9:00 a.m.

¹ Será un carril o espacio que permita de ser necesario continuar con el flujo de vehículos que no sean detenidos.

3. El horario de los bloqueos estará sujeto a las horas establecidas en los choques de tránsito ocasionado por conductores bajo efectos de bebidas embriagantes o tráfico ilícito de vehículos de motor. Los bloqueos de carreteras no podrán tener una duración mayor de ocho (8) horas.

D. Solicitud para Efectuar Bloqueo de Carretera

La petición para efectuar bloqueo será solicitada a través de correo electrónico oficial utilizando para ello el formulario 629.1, titulado: "Solicitud para Efectuar Bloqueo de Carreteras" (en adelante, 629.1). Este formulario será cumplimentado en original y dos (2) copias. El original y la primera copia será remitida al NPC, a través del correo electrónico oficial, la segunda copia será archivada en la sección de administración de la unidad de trabajo solicitante.

- 
1. Como regla general, la unidad de trabajo del NPPR, o Policía Municipal solicitará la autorización al NPC, con diez (10) días laborables de anticipación.
 2. El NPC devolverá mediante correo electrónico oficial, la PPR-629.1 original a la unidad remitente aprobando o denegando la misma.
 3. El NPC mantendrá un itinerario de los bloqueos de carreteras a efectuarse durante cada año natural.
 4. El término establecido en esta Orden General para solicitar autorización de bloqueo de carretera es de carácter administrativo, por lo tanto, la Autoridad Nominadora o el Comisionado Auxiliar en Operaciones de Campo (en adelante, CAOC) podrá obviar el mismo cuando la seguridad pública así lo requiera.
 5. Por vía excepcional, se podrán autorizar bloqueo de carreteras a petición de ciudadanos que soliciten por escrito el mismo. Disponiéndose que la petición deberá incluir nombre, dirección de la persona, teléfono de contacto, correo electrónico (si tiene) y el motivo de la petición.

VII. Guías para Efectuar Bloqueo de Carretera

A. Orientación a los MNPPR

1. El Supervisor a cargo del bloqueo orientará a los MNPPR y otros agentes del orden público sobre los siguientes aspectos:
 - a. Localización del bloqueo;
 - b. Los procedimientos y medidas de seguridad que cumplirá para acercarse al vehículo. Estos procesos y medidas tendrán que ser conforme lo establece la política pública del NPPR; y


c. Consideraciones legales pertinentes.

2. El supervisor encargado del bloqueo de carretera documentará la orientación a través del formulario PPR-629.3 titulado: "Asignación de Recursos y Resultado del Bloqueo de Carreteras" (en adelante PPR-629.3).

B. Equipos de Seguridad

1. Todo MNPPR u otros agentes del orden público tendrán que tener el siguiente equipo de seguridad, como mínimo durante un bloqueo:

- a. Chaleco a prueba de bala.
- b. Chaleco reflectivo.
- c. Linterna.


- 
2. Los MNPPR de la División de Alcohol, Radar y Fotómetro (en adelante, DARF) asignado al bloqueo de carreteras en coordinación con el Supervisor encargado del mismo, determinarán de acuerdo con las circunstancias del lugar, la necesidad de utilizar el siguiente equipo:

- a. Linterna y un cono anaranjado en el área de la entrada del bloqueo.
- b. Radio de comunicaciones portátil.
- c. Luz amarilla de precaución sobre el cono reflectivo. (si aplica)
- d. Reductor de velocidad. (si aplica)
- e. Generadores portátiles para iluminar el lugar. (si aplica).
- f. Rótulos removibles indicando la velocidad máxima.
- g. Cantidad de conos reflectivo de acuerdo con el personal de contacto con el conductor disponible.

C. Puesto de Contacto con el Conductor

1. El MNPPR se acercará a cada conductor y cumplirá con lo siguiente:
 - a. Estará atento en todo momento a las medidas de seguridad tanto de las personas como la de los agentes del orden público.
 - b. Proporcionarán los buenos días, buenas tardes o buenas noches según corresponda.

- c. Se identificará con su rango, nombre, placa y unidad de trabajo que pertenece.
- d. Explicará al conductor que está en un bloqueo de carreteras en busca de identificar conductores inhabilitados bajo los efectos de bebidas embriagantes, drogas, sustancias controladas, así como la identificación de vehículos hurtados.
- e. Solicitará la licencia de conducir y el permiso del vehículo.
- f. Examinará visualmente el número de serie impreso por el fabricante (VIN) en el panel de instrumento y corroborar que corresponda a la información del permiso de vehículo y tablilla del vehículo intervenido. Cuando cualquier objeto o papel este obstruyendo el VIN se realizará lo siguiente:
- HEP*
- i. Se solicitará al conductor que remueva el objeto o papel que obstruye la visibilidad del VIN.
 - ii. Ante cualquier negativa, el vehículo intervenido será removido para no dilatar las demás intervenciones. Además, se solicitará la presencia de un Supervisor.
 - iii. Se solicitará, nuevamente, al conductor la remoción de la obstrucción y, se le orientará que, "un policía estará autorizado a introducir su mano al interior de la cabina de un vehículo para remover cualquier papel que este obstruyendo la visibilidad del "VIN".
- g. Cuando el MNPPR no tenga evidencia alguna que se está violando la ley, le indicará al conductor que prosiga la marcha.
- h. Cuando el MNPPR tenga motivo fundado para creer que la persona está cometiendo un delito o cometió alguna infracción a la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como *Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico*, le indicará al conductor que se mueva a un lugar, fuera de la carretera y el tránsito y procederá de conformidad con la Orden General Capítulo 600, Sección 615, titulada: "Arrestos y Citaciones", (en adelante, OG-615), la Orden General Capítulo 600, Sección 643 titulada: "Expedición de Boletos por Faltas Administrativas Ley 22-2000".
- i. Durante la breve parada, el MNPPR estará atento a cualquier indicación articulada de intoxicación, del conductor estar intoxicado, se realizará lo siguiente:
- i. Se notificará a un Supervisor de la indicación articulada de intoxicación.

- 
- ii. Se le instruirá al conductor a poner la emergencia del vehículo y la palanca del cambio en posición de aparcamiento (Parking). Además, lo instruirá a que apague el vehículo.
 - iii. Además, se le solicitará al conductor que se baje del vehículo, con las debidas precauciones.
 - iv. Se removerá el vehículo de la línea del bloqueo, para no dilatar el mismo.
 - v. Culminado lo anterior, se le podrá requerir al conductor que se someta a pruebas de campo, una prueba preliminar de aliento o Prueba de Campo Estandarizada de Sobriedad (SFST por sus siglas en ingles).
 - vi. Igualmente, se le podrá solicitar pruebas de comportamiento adicionales. (véase anejo I).
2. Cuando la persona se niegue a realizarse la prueba de aliento, la prueba de campo estandarizada de sobriedad, o la extracción de sangre, el agente del orden público solicitará una orden de allanamiento para extraer muestra de sangre siguiendo los procedimientos establecidos en la Orden General Capítulo 600, Sección 612, titulada: "Registros y Allanamientos".
 3. Cuando el conductor de un vehículo se esté acercando al bloqueo de carreteras y deliberadamente trata de evadir el mismo haciendo maniobras tales como virar, retroceder o desviándose de la carretera, el Supervisor podrá ordenar al MNPPR o agente del orden público que realice la intervención. La decisión de intervenir será determinada por la manera de conducir de la persona a modo de ejemplo se establecen las siguientes:
 - a. Comportamiento al conducir indicará que las persona esta inhabilitada para conducir.
 - b. Infracciones a la Ley 22-2000, supra, o cualquier otra ley aplicable.
 - c. Si hubiese un rotulo prohibiendo tal acción, el patrullero podrá intervenir sin la necesidad de esperar la autorización del Supervisor.
 4. Cuando se ocupe un vehículo para fines de confiscación, el MNPPR cumplirá con el procedimiento establecido en la Orden General Capítulo 300, Sección 309, titulada: "Confiscaciones".
 5. El MNPPR podrá ocupar para fines de investigación un vehículo de motor cuando surjan alguna de las circunstancias establecidas en el Artículo 14 de

la Ley 8 del 5 de agosto de 1987, según enmendada, conocida como *Ley para la Protección de la Propiedad Vehicular*.

D. Puestos en el Bloqueo de Carretera

1. Oficial y/o Supervisor de Mando

El Oficial y/o Supervisor a cargo del bloqueo de carretera será un MNPPR o Policía Municipal que ostente un rango no menor de Sargento, tendrá la responsabilidad de supervisar los agentes del orden público asignados al bloqueo de carreteras. Además, velará que los servicios y procedimientos sean de conformidad con la política, los procedimientos y guías establecidas, mediante esta Orden General, así como cualquier otra directriz emitida por el Comisionado.

2. Puesto entrada del Bloqueo de Carreteras

El MNPPR designado a esta posición tendrá los siguientes deberes y responsabilidades:

- a. El MNPPR que se encuentre dirigiendo el tránsito en la vía pública en la entrada del bloqueo de carreteras tendrá disponible la linterna oficial asignada por el NPPR. Además, tendrá un cono anaranjado reflectivo colocado de frente al tránsito.
- b. Observará los vehículos que se acercan al bloqueo y avisará con anticipación cualquier actividad potencial peligrosa tales como, conductores Inhabilitados por el uso de alcohol, drogas y/o sustancias controladas.
- c. El MNPPR asignado a este puesto no podrá abandonar el mismo, hasta que sea debidamente relevado. Por lo tanto, notificará al Supervisor para que este designe a otro agente del orden público durante su ausencia.

3. Puesto de Observación


- a. El oficial o Supervisor a cargo del bloqueo asignará a dos (2) MNPPR a este puesto. Estos estarán en vehículos oficiales a ambos extremos del bloqueo de carreteras con el propósito de identificar conductores que traten de evadir el mismo.
- b. El MNPPR que detecte un conductor tratando de evadir el bloqueo procederá de conformidad con la Ley 22-2000, supra, y/o cualquier otra ley aplicable.

4. Puesto de Recopilación de Estadísticas

El MNPPR o Policía Auxiliar asignado a documentar las intervenciones del bloqueo de carreteras, recopilará las estadísticas a través del formulario PPR-629.2, titulado: "Recopilación de Estadísticas en el Bloqueo de Carreteras".

5. Técnico del DARF

El Técnico de la DARF asignado al Bloqueo de Carreteras tendrá los siguientes deberes y responsabilidades:

- 
- a. Estructurará el perímetro de seguridad del bloqueo de carreteras. Para esto, utilizarán lo siguiente como mínimo:
 - i. Equipo de alumbrado;
 - ii. Conos divisores.
 - iii. Rótulos o señales
 - b. Identificará cualquier peligro relacionado con la seguridad que pueda obstruir el bloqueo, incluyendo inclemencias del tiempo.
 - c. Velará por cualquier impedimento de seguridad en los carriles, que pueda entorpecer el bloqueo de carreteras.
 - d. Removerá, instalará y verificará la calibración del Instrumento Intoxilyzer 9000 o cualquier otro instrumento autorizado por la reglamentación del Departamento de Salud en coordinación con el NPPR, tanto al inicio como al finalizar el bloqueo de carreteras.
 - e. Serán responsables por el equipo asignado al bloqueo de carreteras, correspondientes al DARF, (ej.: unidad móvil, generador eléctrico con alumbrado, conos divisores, reductores de velocidad y chalecos reflectores).
 - f. Recomendará al Oficial y/o Supervisor del bloqueo, la suspensión del mismo cuando surja algún asunto de seguridad o inclemencias del tiempo.
 - g. Establecerán las medidas de seguridad en el bloqueo de carreteras y se asegurarán de que sean cumplidas.

6. Personal de Apoyo

- a. Los policías auxiliares podrán ser utilizados en los siguientes puestos:
 - i. Recopilación de Estadísticas.

- ii. Utilizar fotómetro, si están adiestrados por el NPPR con certificación vigente.

- b. Comisión de Seguridad en el Tránsito (CST)

Se podrá coordinar con personal de la CST para orientar a la ciudadanía sobre los efectos de alcohol.

- c. El personal de la División de Drogas, Narcóticos, Control del Vicio y Armas Ilegales del Área Policiaca que corresponda será solicitado, cuando el MNPPR u otro agente del orden público de contacto tenga sospecha razonable individualizada sobre posible violaciones a la Ley 4 del 23 de junio de 1971, según enmendada, conocida como *Ley de Sustancias Controladas de Puerto Rico*.
- d. La División Investigaciones Vehículos Hurtados del Área policiaca que corresponda será responsable de verificar que la tablilla, marbete y número de identificación impreso por el manufacturero este en cumplimiento con la Ley 8 del 1987, supra.

E. Resultado Plan de Trabajo Bloqueo de Carreteras


1. El Oficial o Supervisor a cargo del bloqueo de carreteras notificará, mediante correo electrónico oficial, a la DARF los resultados del bloqueo de carreteras. Para estos fines utilizará el formulario PPR-629.3.
2. Dicha notificación será realiza a más tardar el próximo día laborable.

VIII. Notificación a Prensa

1. Los bloqueos se llevarán a cabo en el lugar previamente establecido en el informe PPR-629.1. En caso de que las condiciones climáticas no permitan efectuar el bloqueo de manera segura el Oficial y/o Supervisor a cargo podrá mover el bloqueo para el lugar alterno que se establezca en el formulario PPR-629.1.
2. La Oficina de Prensa del NPPR, notificará a través de las redes sociales y medios de comunicaciones los pueblos en los que se efectuarán bloqueos de carreteras. No será publicado el lugar exacto donde se efectuará el bloqueo de carretera. Para estos fines utilizará el formulario PPR-629.4, titulado: "Comunicado de Prensa Sobre Bloqueo de Carreteras"

IX. 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. Todo Bloqueo de Carreteras realizado deberá cumplir con los procesos establecidos en esta Orden General y con los criterios de razonabilidad establecidos por el Tribunal Supremo de Estados Unidos y Puerto Rico.
2. Se prohíbe utilizar criterios discriminatorios tales como raza, sexo, edad, color de piel, identidad sexual, identidad de género, condición social o económica, y cualquier otro prohibido por ley, para llevar a cabo los Bloqueos de Carreteras.
3. El uso del Equipo K-9 durante los bloqueos de carreteras será conforme a las normas establecidas en la OG-612. Disponiéndose que los MNPPR o demás agentes del orden público no podrán utilizar los Equipo K-9 para caminar alrededor de cada vehículo detenido en el bloqueo de carretera. No obstante, se podrán utilizar para caminar alrededor del vehículo que sea removido fuera de la carretera y el tránsito, cuando el MNPPR identifique que el conductor cometió un delito o una infracción a la Ley 22, supra. En estos casos el uso del equipo K-9 no podrá extenderse más allá del tiempo que tome realizar la investigación adicional.
4. La SFTS se regirá por el Reglamento 9217, conocido como Reglamento para Administrar la Prueba de Campo Estandarizada de Sobriedad (conocida en Ingles como Standard Field Sobriety Test SFTS). Disponiéndose que solamente los agentes del orden público o funcionario autorizados por Ley certificados por la Superintendencia Auxiliar en Educación y Adiestramiento y/o entidad debidamente certificada por la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) podrán realizar las Pruebas de Campo Estandarizadas de Sobriedad (SFST).
5. Todo MNPPR tendrá la obligación de cumplir con las disposiciones de esta Orden General y de informar a su supervisor inmediato o superior del sistema de rango, sobre cualquier violación a estas normas. Cualquier acto u omisión que viole las disposiciones de esta Orden General será referido e investigado

por la Superintendencia Auxiliar de Responsabilidad Profesional a tenor con las normas aplicables.

6. Los MNPPR tendrán la obligación de cumplir con los adiestramientos o los readiestramientos requeridos en esta Orden General. Asimismo, los supervisores se asegurarán del cumplimiento de estas.
7. Los supervisores asegurarán el cumplimiento de esta Orden General, así como de que el personal a su cargo sea debidamente orientado en las reuniones mensuales según dispone la Orden General Capítulo 700, Sección 704, titulada: "Reuniones Mensuales". Aquel MNPPR que incumpla con cualquier disposición de esta Orden General estará sujeto a sanciones disciplinarias, posibles cargos criminales y/o acciones civiles, según corresponda.

C. Cláusula de Derogación

1. Esta Orden General deroga cualquier otra Orden, Normas, reglamento interno, comunicación verbal o escrita o partes de las mismas que entren en conflictos con esta.
2. 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.

D. Vigencia

Esta Orden General entrará en vigor el 16 de octubre de 2020.

E. Aprobación

Esta Orden General fue aprobada el 9 de octubre de 2020.


Henry Escalera Rivera
Comisionado



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Negociado de la Policía de Puerto Rico



Anejo I
OG-629

FACTORES A CONSIDERAR PARA DETERMINAR QUE UN CONDUCTOR ESTA PROBABLEMENTE INHABILITADO PARA CONducIR

Factores
Previo a la Intervención
1. Virar o girar el vehículo en un radio ancho.
2. Mantenerse en la línea de centro del carril o la carretera; conducir en el lado opuesto de la carretera; conducir muy lento, desviarse de rumbo en el carril.
3. Mantener neumáticos sobre los marcadores de carriles.
4. Frenar erráticamente.
5. Hacer señales inconsistentes con la manera que conduce.
6. Responder lentamente a las señales de tránsito.
7. Detenerse de manera inapropiada; de alguna manera fuera de carril.
8. Virar o girar el auto de manera abrupta o ilegalmente.
9. Acelerar o desacelerar abruptamente.
10. Tener luces apagadas.
11. Estar cercano a impactar objetos o vehículos en las carreteras o cerca de esta.
12. Olor a alcohol en el aliento.
13. Hablar incoherentemente; con dificultad; con la lengua pesada.
14. Color de ojos rojizos, agudos, vidriosos o inyectados de sangre.
15. Pupilas dilatadas.
16. No encontrar la licencia del auto cuando la tenía en la mano.
17. Conducir dando "zigzags".
18. Admitir haber bebido unos tragos.
19. No se puede bajar fácilmente del vehículo.
20. No puede sostenerse de pie; tropezar o dar traspies mientras camina; mecerse, bambolearse, estar inestable al pararse.
21. Tener que recostarse del vehículo.
22. No contestar coherentemente las preguntas que le realiza el MNPPR.
23. Demostrar conducta alterada (violenta).
24. Desorientación en cuanto a tiempo y lugar.
25. Observar envases de bebidas alcohólicas abiertas en el interior del vehículo.
26. Cualquier otra señal o comportamiento que razonablemente lleve a pensar al MNPPR que el conductor está inhabilitado.



Anejo II
OG-629

CONSTITUCIONALIDAD DE LOS BLOQUEOS DE CARRETERAS

Jurisprudencia del Tribunal Supremo de los Estados Unidos
Delaware v Prouse 440 US 468 (1979)
<p>El Tribunal Supremo de los Estados Unidos determinó que una parada al azar de un automovilista en ausencia de hechos específicos articulables que justifiquen la parada indicando una sospecha razonable de que ha ocurrido una violación de la ley es constitucionalmente inadmisibles y viola las Enmiendas Cuarta y Decimocuarta de la Constitución de los Estados Unidos. Ahora bien, reconoce que los estados pueden desarrollar métodos para controles al azar que impliquen menos intrusión o que no impliquen el ejercicio ilimitado de la discreción. Por ejemplo, menciona que el interrogatorio de todo el tráfico que se aproxima en las paradas tipo barricada es una alternativa posible.</p>
United States v Martinez Fuentes 428 US 543 (1976)
<p>El Tribunal Supremo de los Estados Unidos señaló en este caso que la Constitución de Estados Unidos permite la realización de los bloqueos de carreteras en los cuales los vehículos podían ser detenidos en ausencia de algún grado de sospecha individualizada. (propósito del bloqueo en este caso fue el control de tráfico de inmigrantes en la frontera).</p> <p>El tribunal en este caso elaboró el análisis de la intrusión a la intimidad de la que puede ser objeto una persona. Señala el tribunal que una persona puede ser objeto de una intrusión objetiva constituida por la detención en sí misma, la inspección visual y cualquier tipo de intercambio verbal entre el detenido y los agentes estatales. De otra parte, se encuentra la intrusión subjetiva caracterizada por el sentimiento de aprehensión, temor o aun de sorpresa que ocasiona la detención de quienes transitan por la vía pública. Concluye el tribunal que la intrusión subjetiva en los bloqueos de carretera es sustancialmente menor que la que de ordinario ocurre cuando una persona es detenida por un policía que realiza un patrullaje preventivo.</p>
Michigan Department of State Police v Sitz 496 US 444 (1989)
<p>En este caso el Tribunal Supremo de los Estados Unidos estableció que el uso por parte del estado de los puestos de control de sobriedad en las carreteras no viola la cuarta y decimocuarta enmienda de la Constitución de los Estados Unidos. Estos constituyen una incautación razonable. Asimismo, señala que nadie puede cuestionar seriamente la magnitud del problema de conducir ebrio o el interés de los Estados en erradicarlo.</p> <p>Señala el Tribunal que el "miedo y la sorpresa" a considerar no son el miedo natural de alguien que ha estado bebiendo por la perspectiva de ser detenido en un puesto de control de sobriedad, sino más bien el miedo y la sorpresa engendrados en los automovilistas respetuosos de la ley por la naturaleza de la parada. Asimismo, menciona que la preocupación o miedo de las paradas en los puestos de control son apreciablemente menor que las detenciones al azar de los agentes durante un patrullaje.</p>

City of Indianapolis v Edmond 531 US 32 (2000)
En este caso, el Tribunal Supremo de los Estados Unidos determinó que constituye una violación a la cuarta enmienda de la Constitución de los Estados Unidos realizar un bloqueo de carreteras cuyo propósito principal sea detectar evidencia de delitos comunes, en este caso interceptar narcóticos ilegales.
Pueblo v. Yip Berrios 142 DPR 386 (1997)
El Tribunal Supremo de Puerto Rico en el caso de Yip Berrios reconoció que la validez de un bloqueo de carretera queda sujeto a un análisis de razonabilidad, tomando en consideración los siguientes requisitos: <ol style="list-style-type: none">1. Magnitud del interés público que motiva la realización del bloqueo.2. Grado que el mismo adelante dicho interés.3. Alcance de la intrusión con la intimidad. Señala nuestro más alto foro que cada bloqueo debe ser evaluado individualmente, analizando cual es el objetivo principal que motiva la realización del bloqueo. Menciona que el objetivo de encontrar cualquiera que haya cometido delito no es una justificación válida de la detención. Por ello, como norma general, la utilización de bloqueos de carreteras con propósito generales es ilegal. Para determinar la razonabilidad de un bloqueo de carreteras se tienen que examinar los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none">1. Localización del bloqueo2. La hora3. Prácticas de los agentes durante su operación para determinar si su propósito principal es ajeno al objetivo postulado.4. Efectividad del bloqueo adelanta el interés público (estadísticas).5. Existencia de otras alternativas menos onerosas.6. Alcance y duración de la intervención, debe ser breve.7. Bloqueo claramente visible, el grado de iluminación que exista en el lugar, así como la existencia de avisos a una distancia razonable que indiquen la actividad policial en la zona resultan importantes.8. Operación del bloqueo debe garantizar la seguridad de los que allí transitan9. Interferencia con el flujo normal de tránsito deber ser mínima o en todo caso razonable.10. Criterios objetivos eliminen la arbitrariedad de los agentes estatales. (guías previamente establecidas).11. Las guías deben incluir lo siguiente:<ol style="list-style-type: none">a. Horab. Duración del bloqueoc. Normas de seguridadd. Criterios de detención de vehículose. Otros procedimientos inherentes a la operación del bloqueo que restrinja el ejercicio de la discreción.

Anejo II
OG-629

Continuación Caso Yip Berrios

Es meritorio señalar, que en ausencia de otras circunstancias que originen motivos fundados para creer que se ha cometido algún delito, resulta excesivo requerirle a una persona que baje del auto, o hacerle preguntas más allá de las necesarias para establecer la identidad del conductor o requerirle los documentos que acrediten su legitimidad como conductor.

Para cumplir con la intrusión subjetiva señala el tribunal que el bloqueo tiene que ser claramente visible, por ello el grado de iluminación que exista en el lugar, así como la existencia de avisos a una distancia razonable que indiquen actividad policial en la zona resultan importantes.

Nota: Se tiene que cumplir estrictamente con las guías.

Nota: El Bloqueo para revisar licencias podría ser constitucionalmente válido si se utilizan métodos menos intrusivos en la intimidad individual o métodos que no involucren un ejercicio de discreción y arbitrariedad por parte de los oficiales estatales. Por ejemplo, detener y hacerle pregunta a todos los conductores de vehículos que transiten por un bloqueo de carretera es una posible alternativa para suprimir la arbitrariedad.

Nota: En la opinión disidente señala el juez asociado Negrón García que para que un bloqueo sea válido, la abundante jurisprudencia federal y estatal requiere que éste no sea arbitrario ni selectivo; esto es, como regla general, deben detenerse todos los automóviles que por allí transiten. Si se detuviera sólo a las personas sospechosas de haber cometido alguna violación a las leyes de tránsito, no sería menester el bloqueo, pues las Reglas de Procedimiento Criminal autorizan a un funcionario del orden público a detener sin orden previa a las personas que cometan un delito en su presencia

Registro y Allanamiento

Como norma general la OG-612 no permite el uso de un K-9 en bloqueos de carreteras. No obstante, cuando el MNPPR tenga sospecha razonable individualizada podrá solicitar los servicios del K-9 para corroborar dicha sospecha razonable. Cabe señalar, que lo que prohíbe la jurisprudencia es tener los canes caminado por los alrededores de los vehículos mientras se efectúa el bloqueo de carreteras.



Anejo III
OG-629

PRUEBA DE ALIENTO E INTOXYLIZER

Pueblo v Héctor Caraballo 187 DPR 265 (2012)

En este caso la controversia que resolvió el Tribunal fue la siguiente:

¿Si un policía que realizó una prueba preliminar de aliento a un conductor que expelía y exhibía signos aparentes de embriaguez, en violación al periodo de observación reglamentario de 20 minutos, tenía motivos fundados para trasladar al individuo al cuartel y realizarle una prueba definitiva de aliento con el instrumento Intoxilyzer 5000 para detectar el nivel de alcohol en la sangre?

El Tribunal Supremo confirmó la supresión de la evidencia de la prueba de aliento porque no se cumplió con la diligencia mínima de esperar 20 minutos para administrar la prueba de aliento. Sin embargo, el Tribunal Supremo validó el arresto por los siguientes fundamentos:

El agente intervino con el Sr. Caraballo por conducir a exceso de velocidad, al solicitar los documentos de rigor a Caraballo, el agente percibió un fuerte olor a alcohol. Al inquirir sobre la causa del hedor etílico Caraballo aceptó haberse dado unos tragos, además el agente notó el habla pesada de su interlocutor. Por lo tanto, una persona prudente y razonable puede tener base razonable para creer que el conductor intervenido conducía un vehículo de motor en probable estado de embriaguez. De igual modo validó la segunda prueba de aliento que se realizó, con el instrumento Intoxilyzer, porque hubo un periodo de observación de 35 minutos.

Fundamentos:

El Reglamento 7318, conocido como “Reglamento para Regular los Métodos y Procedimientos para la Toma y Análisis de Muestras de Sangre, Orina o de Cualquiera otra Sustancia del Cuerpo y para Adoptar y Regular El Uso de los Instrumentos Científicos para la Determinación de Concentración de Alcohol, Incluyendo la prueba inicial de Aliento y la Detección e Identificación de Drogas y/o Sustancias Controladas”, dispone que la persona intervenida se mantendrá bajo observación por un periodo mínimo de veinte (20) minutos, contados a partir de la hora de la intervención, para asegurarse de que no existe alcohol residual en su boca al momento de efectuarse el análisis, que pueda afectar la corrección de la prueba.

El alcohol residual es definido por el propio reglamento como la cantidad de alcohol que permanece en la mucosa de la boca por algún tiempo después de haberse ingerido alcohol, bien se encuentre en forma líquida o en forma de vapor.

Durante los 20 minutos de observación el agente debe evitar que el individuo fume, ingiera alimentos o se provoque vómito. De ello ocurrir deberá esperarse 20 minutos adicionales. Estas normas también son aplicables a las pruebas preliminares de aliento realizadas a través del Alco-Sensor.

Pueblo v Montalvo Petrovich 175 DPR 932 (2009)

En este caso dos agentes del orden público llegaron a una escena luego de ser alertados de la existencia de un accidente de tránsito fatal. El conductor que provocó el accidente, Sr. Petrovich, se encontraba fuera de su vehículo. Los policías le preguntaron si era el conductor del automóvil. Este respondió afirmativamente. Se le pidió que mostrara su licencia de conducir y la licencia del vehículo; y así lo hizo. El conductor caminaba y se expresaba de forma adecuada, y fue cooperador en todo momento. Justo cuando éste entregó los documentos solicitados, un policía alegó percibir olor a alcohol. Sin dilación, los agentes le preguntaron qué había sucedido. El conductor manifestó voluntariamente que estaba en una fiesta y que había consumido varias copas de vino. Sin haberle practicado la prueba de Alco-Sensor, fue puesto bajo arresto y trasladado al cuartel. La prueba de aliento con el instrumento Intoxilyzer 5000, arrojó un resultado de .08 por ciento de alcohol. Cabe señalar que desde la intervención de los agentes y la prueba de aliento practicada no transcurrieron más de 15 minutos.

La controversia que surgen en este caso es la siguiente:

¿Si el resultado de la prueba de aliento para detectar el nivel el nivel de alcohol en la sangre de una persona sospechosa de conducir en estado de embriaguez es admisible como evidencia, aun cuando no se haya cumplido con el requisito reglamentario de observar al detenido por veinte (20) minutos antes de realizarla?

El tribunal concluye que tanto la Ley de Vehículos y Tránsito como las Reglas de Evidencia aplicables a la admisión de prueba científica requieren que el Estado demuestre que cumplió sustancialmente con el periodo de observación antes de que se admita como evidencia el resultado de una prueba de aliento. La regla de exclusión no es automática ante su incumplimiento con este requisito, el tribunal debe examinar —caso a caso— el efecto del incumplimiento sobre la confiabilidad y precisión de la prueba de acuerdo con los criterios enumerados en la regla 403 de Evidencia, con el objetivo de determinar si se ha visto afectado su valor probatorio y, por lo tanto, debe ser rechazada.

Nota: en este caso los agentes llegaron a la escena a las 4:10 a.m., pero estos llegaron hasta el Sr. Petrovich a la 4:20 am, luego de controlar el tránsito y caminar una distancia de 400 a 500 pie. El tiempo reglamentario de veinte (20) minutos comienza a contar a partir del momento en que los agentes intervinieron con el acusado y estaban en posición de observarlo para poder determinar si éste ingirió alimentos, fumó o se provocó vómito.

Pueblo v. Martínez Ladrón 2019 TSPR 86 (2019)

Un agente de la Policía de Puerto Rico interviene con el Sr. Martínez por conducir a exceso de velocidad. En el momento de la detención se percató que Martínez expedía fuerte olor a alcohol y tenía los ojos rojos. Luego de esto el agente intento realizar la prueba de aliento, pero este se negó. Ante la negativa, el agente lo arresto y lo transporto hasta el cuartel. El agente llevo al cuartel a las 8:10 am y desde ese momento mantuvo bajo observación al Sr Martínez en espera que llegara el abogado de Martínez. El periodo de observación comienza nuevamente a las 8:35 (aparentemente por un apagón de luz en el cuartel) y se realiza la prueba de aliento a las 8:56. La prueba arrojó un resultado de .123% de alcohol en el organismo.

Continuación Pueblo v. Martínez Ladrón 2019 TSPR 86 (2019)

El Tribunal determinó que el periodo de veinte (20) minutos de observación de la persona intervenida antes de realizar la prueba de aliento favorece al acusado. Cabe señalar que en este caso el periodo de observación fue de alrededor de 40 minutos, claramente un término mayor al requerido para garantizar un mínimo de precisión y confiabilidad en la prueba de aliento que se administró.

Pueblo v. Marla Figueroa Pomales 172 DPR 403 (2007)

En este caso el Tribunal Supremo evaluó la relación que tiene el delito de homicidio negligente bajo la modalidad de conducir en estado de embriaguez y el artículo 7.02 de la Ley 22-2000, Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico. Cabe señalar, que el Código Penal no dispone que significa estar bajo los efectos de bebidas embriagantes

Resuelve el Tribunal que el nivel o concentración de alcohol en la sangre que dispone la Ley 22-2000 no es meramente un elemento probatorio, sino que representa una norma a los efectos de que determinado por ciento de alcohol en la sangre es suficiente para concluir que la persona está, efectivamente, bajo los efectos del alcohol. Por lo tanto, los porcentajes de alcohol en la sangre tienen que ser considerados a la hora de determinar lo que se puede entender por “[estar] bajo los efectos de bebidas embriagantes” para fines del Art. 109 del Código Penal.

Pueblo v. Tribunal Superior, 84 D.P.R. 392 (1962)

El tribunal analiza la Ley 95 de 29 de junio de 1954 la cual introdujo el sistema de exámenes químicos para determinar el grado de intoxicación alcohólica a los conductores. La controversia en este caso giraba en torno a si era imprescindible alegar que el resultado del análisis químico excedió de cinco (5) centésimas de un por ciento por peso de alcohol. Concluye el tribunal que el valor probatorio de los análisis químicos ha sido incorporado por todos los estados de la unión y el Distrito de Columbia y a pesar de que existen diferencias entre los individuos en cuanto se refiere a la forma de absorción y eliminación de alcohol, la investigación científica y la experiencia han demostrado que el análisis del contenido de alcohol en la sangre constituye un medio adecuado y confiable para medir los efectos de las bebidas embriagantes en una persona.

De igual modo, señala que una vez el químico del laboratorio declara sobre el contenido alcohólico de la sangre, se establece automáticamente el grado de intoxicación y corresponde al acusado la carga de la prueba para demostrar que no se encontraba bajo la influencia de bebidas embriagantes.

Señala, además que el fiscal puede establecer el delito de conducir en estado de embriaguez sin necesidad de presentar prueba sobre el resultado del examen y correspondería entonces al acusado presentar el informe de análisis si este le favorece por arrojar un por ciento inferior al establecido en la Ley.



Anejo IV
OG-629

EXTRACCIÓN MUESTRA DE SANGRE

Mitchell v Wisconsin 588 US (2019)

El Tribunal Supremo de los Estados Unidos resuelve que la extracción de sangre es un registro para efectos de la Cuarta Enmienda. En este caso luego de analizar la totalidad de las circunstancias el tribunal determinó que existían circunstancias exigentes que justificaban extraer la sangre sin obtener una orden judicial. Las circunstancias exigentes en este caso surgen por las siguientes razones:

El estado de inconsciencia o estupor del conductor requería que la persona fuera transportada a un hospital a recibir asistencia médica, no solamente para extraer la sangre para determinar el nivel de alcohol en la sangre. Es pertinente señalar que el Tribunal estableció que existía una emergencia por el estado de inconsciencia de la persona. Sin embargo, el Tribunal no descarta la posibilidad que ocurra un caso inusual donde el acusado demuestre que la sangre extraída no hubiera sido posible si la policía no hubiera estado buscando información para los resultados de análisis de sangre.

Schmerber v. California 384 US 757 (1966)

En este caso Schmerber fue arrestada en un hospital mientras recibía tratamiento por las lesiones sufridas en un accidente relacionado con el automóvil que aparentemente conducía en estado de embriaguez. Aplicando la circunstancia exigente, el policía tenía que investigar el accidente de auto y la persona que conducía el vehículo se encontraba en el hospital recibiendo tratamiento por las lesiones que sufrió por lo cual había circunstancia exigente que impedían al policía obtener la Orden Judicial, por lo tanto, se validó la extracción de sangre sin obtener previamente una orden judicial.

Missouri v McNeely 569 US 141 (2013)

Un policía intervino con una persona que conducía un vehículo de motor a exceso de velocidad. El policía observó que la persona expedía olor alcohol en la respiración, hablaba de manera confusa y tenía sangre en los ojos. Además, el conductor admitió que había consumido un par de cervezas. Cabe señalar, que el conductor se negó a usar un dispositivo portátil de prueba de aliento para medir su concentración de alcohol en la sangre. El policía arrestó al conductor y de camino a la estación de policía, el conductor le indicó que volvería a negarse a proporcionar una muestra de aliento por lo cual el oficial cambió de dirección y se dirigió al hospital. Luego de ser advertido sobre las consecuencias de la negativa a someterse a la extracción de sangre el conductor confirmó su negativa, por estos hechos fue acusado por negarse a someterse a la extracción de sangre.

Anejo IV
OG-629

Continuación Missouri v McNeely 569 US 141 (2013)

La controversia que llega al Tribunal Supremo es la siguiente:

Si la excepción establecida en la prueba de aliento cubre las pruebas de extracción de sangre de sospechosos de conducir en estado de embriaguez debido a que la evidencia de alcohol en la sangre siempre se está disipando debido a los "procesos metabólicos naturales".

El Tribunal Supremo determinó que la cantidad fugaz de evidencia por sí sola no es suficiente para eximir del requisito de obtener una orden judicial. Como podemos observar de los casos antes discutidos el análisis depende de la totalidad de las circunstancias.