

Resultado de la investigación sobre los pagos suplementarios a una piloto
de la unidad aérea de las Fuerzas Unidas de Rápida Acción
del Negociado de la Policía de Puerto Rico

Departamento de Seguridad Pública

RIQ-DIE-22-07

13 de junio de 2022

CONTENIDO

	Página
CONTENIDO	1
INFORMACIÓN SOBRE LA ENTIDAD.....	2
ALCANCE Y METODOLOGÍA.....	3
RESUMEN DE HECHOS	3
CONCLUSIONES	8
RECOMENDACIONES	10
APROBACIÓN.....	11

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
OFICINA DEL CONTRALOR
San Juan, Puerto Rico

13 de junio de 2022

Al Gobernador, y a los presidentes del Senado de
Puerto Rico y de la Cámara de Representantes

Realizamos una investigación relacionada con los pagos suplementarios emitidos a una piloto de la unidad aérea de las Fuerzas Unidas de Rápida Acción (FURA) del Negociado de la Policía de Puerto Rico (Negociado) y con los requisitos federales para volar una nave aérea en jurisdicciones de los Estados Unidos. Hicimos la misma a base de la facultad que se nos confiere en el Artículo III, Sección 22 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y en la *Ley Núm. 9 del 24 de julio de 1952*, según enmendada.

Este *Resultado* está disponible en nuestra página en Internet: www.ocpr.gov.pr.

INFORMACIÓN SOBRE LA ENTIDAD

La Policía se creó al amparo de la *Ley 53-1996, Ley de la Policía de Puerto Rico*, según enmendada,¹ y es un organismo civil de orden público cuya obligación principal es, entre otras cosas, de proteger a las personas y a la propiedad; mantener y conservar el orden público; observar y procurar la absoluta protección de los derechos civiles del ciudadano; prevenir, descubrir, investigar y perseguir el delito; compeler obediencia a las leyes, a las ordenanzas municipales y a los reglamentos aplicables. El Gobernador ejerce la autoridad suprema en cuanto a la dirección de la Policía, pero la administración y la dirección inmediata de la organización la delegaron, por ley, en un Superintendente². El Gobernador nombra al Superintendente con el consejo y consentimiento del Senado de Puerto Rico.

Los pagos suplementarios a empleados de la Policía se establecen en el Artículo 14 de la *Ley 53-1996*. Además, se rigen por lo dispuesto en el *Reglamento 6284, Reglamento para establecer las normas y procedimientos para la concesión de pagos suplementarios, diferenciales y bonificaciones a empleados de la Policía*, aprobado el 3 de enero de 2001. También, las funciones y

¹ Mediante la *Ley 20-2017, Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico*, según enmendada, se creó el Negociado de la Policía de Puerto Rico (Negociado); sucesor de la Policía de Puerto Rico.

² La *Ley 20-2017* cambió el nombre a Comisionado del Negociado de la Policía de Puerto Rico.

clasificaciones de los pilotos se rigen por lo dispuesto en la *Orden General 600-616, Normas y Procedimientos para Administrar los Servicios Aéreos en la Policía de Puerto Rico*, aprobada el 20 de febrero de 2015³.

ALCANCE Y METODOLOGÍA

En nuestra investigación se evaluaron informes individuales de vuelo y los pagos suplementarios realizados a una piloto de la unidad aérea de FURA para el período del 1 de enero de 2014 al 30 de junio de 2018. Realizamos las pruebas que consideramos necesarias, a base de las situaciones presentadas en la investigación y de acuerdo con las circunstancias, tales como las siguientes:

- entrevistas a funcionarios y empleados
- exámenes y análisis de informes, de documentos y de certificaciones generadas por entidades gubernamentales y por fuentes externas
- evaluación de evidencia y análisis de información financiera.

RESUMEN DE HECHOS

Realizamos una investigación sobre los pagos suplementarios efectuados a una piloto de la unidad aérea de FURA. En la misma, se alega que la piloto no cumplía con las funciones de volar naves aéreas con la clasificación autorizada de Piloto en Comando. Bajo esa clasificación, el Negociado le realizaba mensualmente los pagos suplementarios. Además, que esta no realizaba vuelos con regularidad.

En el *Reglamento 6284* se establece, entre otras cosas, lo siguiente:

- Se define el pago suplementario como una compensación adicional y separada del sueldo del miembro de la Policía que puede conceder el Superintendente a tono con las disposiciones del Artículo 14, Inciso a. de la *Ley 53-1996*.
- Se define al Piloto en Comando como aquel miembro de la Policía especialmente adiestrado, cualificado y certificado por la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) en el manejo de helicóptero o avión, al cual se le asigna la responsabilidad de la operación de vuelo⁴.
- El tipo mínimo y máximo de la escala del Piloto en Comando y el copiloto.
- El pago suplementario se puede cancelar cuando la persona que recibe el mismo no presta el servicio por el cual se le otorgó el pago.

³ Derogó la *Orden General 94-6*, la cual estuvo vigente hasta el 19 de febrero de 2015.

⁴ En la parte II (C) de la *Orden General 600-616* se incluía una disposición similar.

De acuerdo con la prueba documental y testifical recopilada, determinamos lo siguiente:

1. El 25 de noviembre de 2015 el director de la Base Aérea de San Juan nos informó que en los 12 años que ha laborado en FURA, no había visto a la piloto volar un helicóptero como Piloto en Comando. La piloto cobra un suplementario para volar como Piloto en Comando, no como copiloto.
2. El 7 de abril de 2016 el mecánico de aviación de FURA, nos informó lo siguiente:
 - a. La piloto está clasificada en la Policía como Piloto en Comando. Bajo dicha clasificación, a la piloto se le realizaba un pago suplementario, que es como un diferencial que se le otorga a los pilotos, según la certificación obtenida por cada nave. La piloto tenía una certificación para volar el helicóptero Modelo 500 de la marca McDonnell Douglas (tipo de helicóptero que fue decomisado en diciembre de 2013). Desde ese momento, la piloto cobra como Piloto en Comando por volar el helicóptero Bell, Modelo 407.
 - b. Las pocas veces que la piloto ha realizado vuelos, lo ha hecho como copiloto del Bell 407.
 - c. La piloto tomó un adiestramiento teórico y práctico del Modelo 407 en una compañía de venta de helicópteros⁵, en Texas, pero no lo aprobó. Sin embargo, recibió el certificado de las horas del adiestramiento (porque así es la industria), pero esta fue descalificada con los comentarios del instructor. Esto, ya que este indicó que esta era deficiente y no podía volar el Modelo 407.
 - d. Desconocía cómo la piloto aprobaba el examen bianual, el cual incluye pruebas de vuelos de despegue y aterrizaje en la nave⁶. El examen bianual es un requisito de la FAA.
3. El 25 de enero de 2017 el exdirector de FURA nos informó que desde agosto de 2009 hasta noviembre de 2011 no vio a la piloto volar una nave. Además, nos indicó que en un análisis que solicitó sobre las horas de vuelo anuales de cada piloto, el mismo reflejó que la piloto apenas había volado cuatro horas en un año. Por lo cual instruyó a esta y a otros pilotos que reflejaban poca producción que hicieran los arreglos y se pusieran a la disposición de los directores de las unidades aéreas para aumentar la producción de horas de vuelos.
4. El 6 de junio de 2018 el exdirector de FURA nos informó que la piloto ocupa un puesto administrativo en la Base Z de la Avenida Kennedy en San Juan, y que esta no tenía problema con los despegues y los aterrizajes en el helicóptero Modelo 407 para cumplir con el examen bianual. Sin embargo, nos indicó que la dificultad de la piloto para volar con regularidad es el dominio del idioma inglés, ya que para autorizar un vuelo tiene que llamar a la torre de comunicación donde se habla inglés, por regulación federal.

⁵ Esta compañía brinda entrenamiento en las naves a los pilotos.

⁶ Se toma un examen de prueba de vuelo cada 24 meses, según lo establecido en el 14 CFR 61.56(a), *Completion of a Flight Review*.

5. El 22 de octubre de 2019 otro piloto nos informó que el inglés es el idioma oficial utilizado con el personal de las torres de comunicaciones y tráfico aéreo. Asimismo, nos indicó que estuvo como copiloto en el vuelo del 21 de junio de 2018 en el helicóptero N139PD, el cual realizó la piloto como Piloto en Comando. Este nos informó que fue quien habló con personal de la torre de comunicación para autorizar el vuelo, porque la piloto no habla inglés.
6. El 26 de noviembre de 2003 se le emitió una carta a la piloto mediante la cual se le notificó que cobraría un pago suplementario de \$1,100 mensuales por realizar funciones como Piloto en Comando de tres naves aéreas.
7. Mediante carta del 29 de agosto de 2013, el entonces director de FURA, le notificó al entonces superintendente auxiliar en Operaciones Estratégicas, que realizara ajustes en los pagos suplementarios de los pilotos y copilotos, ya que se habían dado de baja varias naves de la Policía. Dentro de dichas bajas se encontraban los helicópteros modelos 500E y 520N, de la marca McDonnell Douglas, en los cuales aparecía la piloto como Piloto en Comando. También, se indicó que la piloto recibiría un pago suplementario por volar helicópteros Modelo 407 como Piloto en Comando.
8. Mediante carta del 27 de noviembre de 2013, el entonces director de FURA le notificó a la directora de Nombramientos y Cambios del Negociado, que las naves que se iban a dar de baja fueron utilizadas por los pilotos hasta agosto de 2013. Por lo tanto, los ajustes a los pagos suplementarios comenzarían a partir de septiembre de 2013.
9. Mediante carta del 12 de diciembre de 2013, el entonces administrador de la Administración de Servicios Generales (ASG), le notificó al entonces superintendente de la Policía, que se recogerían los helicópteros y las piezas decomisadas por la Policía.
10. Mediante carta del 6 de febrero de 2014, la directora de Nombramientos y Cambios del Negociado le notificó a la piloto que efectivo el 6 de septiembre de 2013 se procedió a modificar el pago suplementario de \$1,100 a \$800 mensuales, por ser Piloto en Comando de una sola nave. Se preparó el informe de cambio para ajustar el pago suplementario a \$800, y se le emitió una factura al cobro por \$858 correspondiente a los pagos suplementarios efectuados indebidamente en 2013.
11. Mediante carta del 18 de diciembre de 2018, la piloto le solicitó voluntariamente a la entonces directora de FURA un cambio de clasificación de Piloto en Comando a copiloto⁷. El cambio sería efectivo el 15 de diciembre de 2018.

⁷ Como copiloto no es responsable directo del vuelo. Es un asistente o auxiliar del Piloto en Comando.

12. Del 1 de enero de 2014 al 30 de junio de 2018⁸ nuestros auditores analizaron los informes individuales de vuelo (PPR-100) que estaban bajo la custodia de las bases aéreas de San Juan y Ponce⁹. Dicho análisis reflejó lo siguiente:
- a. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014, la piloto aparece como Piloto en Comando en dos vuelos, realizados el 2 de febrero y 3 de septiembre de 2014. Además, esta realizó ocho vuelos como copiloto.
 - b. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2015, la piloto aparece como copiloto de 15 vuelos. No aparece en vuelos como Piloto en Comando.
 - c. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2016, la piloto aparece como copiloto en cuatro vuelos. Sin embargo, no se reflejó que haya realizado vuelos como Piloto en Comando.
 - d. Del 1 de enero al 31 de diciembre de 2017, la piloto aparece como copiloto en tres vuelos. No obstante, no se reflejaron vuelos como Piloto en Comando.
 - e. Del 1 de enero al 30 de junio de 2018, la piloto apareció como Piloto en Comando en un vuelo realizado el 21 de junio de 2018. Además, esta realizó cinco vuelos como copiloto.
13. Se le solicitó al Negociado una relación de los pagos suplementarios realizados a favor de la piloto, desde enero de 2014 hasta junio de 2018. Bajo la clasificación de Piloto en Comando esta recibió pagos por \$43,071, a los cuales se le restaron \$2,400, por concepto de los vuelos que realizó como Piloto en Comando en febrero y septiembre de 2014, y en junio de 2018¹⁰. Los pagos efectuados por \$40,671 son cuestionables, ya que la piloto no cumplió con las funciones que justificaron estos desembolsos.
14. Nuestros auditores analizaron los últimos dos exámenes bianuales de revisión de vuelos de la piloto e identificaron que los mismos fueron renovados meses después de su vencimiento¹¹, según se indican a continuación:
- a. El examen bianual para el 2014 fue certificado el 9 de diciembre de 2014, por lo cual vencía el 9 de diciembre de 2016. Según la regulación federal, la piloto tenía un período de gracia para la renovación hasta el 31 de diciembre de 2016. Sin embargo, la renovación se realizó el 15 de mayo de 2017.

⁸ Nuestro examen comenzó a partir del 1 de enero de 2014, luego del decomiso de las naves aéreas en diciembre de 2013.

⁹ Es el informe que se completa por algunos de los pilotos que estuvieron en el vuelo.

¹⁰ Se confirmaron los tres vuelos con los copilotos que acompañaron a la piloto. La piloto recibía un pago suplementario de \$800 mensuales. Los tres vuelos realizados como Piloto en Comando totalizaron los \$2,400.

¹¹ Esta situación fue referida a la FAA mediante carta del 20 de mayo de 2022 (RDIE-2166-14097-22-61).

Además, el 19 de enero de 2017 la piloto estuvo como copiloto en un vuelo desde Isla Grande hasta el Municipio de Isabela. Esto, en un helicóptero de FURA, Modelo 407, a pesar de que tenía el certificado bianual vencido. Se identificó que la piloto estuvo en incumplimiento de las regulaciones federales (FAA) y estatales (Negociado) desde el 1 de enero hasta el 14 de mayo de 2017.

Un piloto emitió una certificación donde indicaba que la piloto había completado satisfactoriamente el *Flight Review* en un vuelo del 20 de diciembre de 2012, en un helicóptero Modelo 407. Se identificó que, para emitir dicho certificado, este utilizó de referencia un vuelo que la piloto había realizado hacía dos años.

- b. El examen bianual para el 2017 fue certificado el 15 de mayo de 2017, por lo cual vencía el 15 de mayo de 2019. Según la regulación federal, la piloto tenía un período de gracia para la renovación hasta el 31 de mayo de 2019. Sin embargo, la renovación se realizó el 16 de octubre de 2019¹². Se determinó que la piloto estuvo en incumplimiento de las regulaciones federales (FAA) y estatales (Negociado) desde el 1 de junio hasta el 15 de octubre de 2019.
15. El 31 de agosto de 2018 la asesora legal del Negociado le envió un correo electrónico a la administradora de la compañía de ventas de helicópteros en Texas. En dicha comunicación, la asesora legal solicitó información sobre los adiestramientos que habían tomado los pilotos de FURA en dicha compañía. Mediante un correo electrónico del 21 de septiembre de 2018, la asesora legal nos envió los documentos que evidenciaban los adiestramientos tomados por la piloto, según se detallan a continuación:
- a. Del 30 de septiembre al 4 de octubre de 2002, la piloto tomó un adiestramiento teórico y práctico inicial sobre el helicóptero Modelo 407. El adiestramiento práctico tuvo una duración de seis horas de vuelo. En la sección de los comentarios del instructor se indicó que la piloto es deficiente en los controles básicos del helicóptero. Identificamos que la piloto firmó este documento que señaló dicha deficiencia.
 - b. El 9 de agosto de 2010 la piloto tomó un adiestramiento *refresher* en el helicóptero Modelo 407. El adiestramiento práctico tuvo una duración de 2 horas y 30 minutos de vuelo. Se identificó que en el formulario titulado “*IN- HOUSE PILOT TRAINING REGISTRATION*” la piloto indicó que su experiencia y práctica con el helicóptero 407 era de solo 24 horas de vuelo, desde su adiestramiento en 2002 (24 horas de vuelos en 8 años, aproximadamente). En los comentarios del instructor se establece que la piloto necesitaba un adiestramiento en un año para que progresara en la nave, y le exhortó que realizara vuelos con más frecuencia. Se determinó que la piloto firmó el documento donde se indicaron dichas deficiencias.

¹² Desconocemos si la piloto realizó vuelos después del vencimiento del examen bianual, ya que los informes individuales de vuelos fueron examinados por nuestros auditores hasta el 30 de junio de 2018.

16. Nuestros auditores analizaron la documentación que el Negociado le proveyó a las compañías aseguradoras de las naves aéreas de FURA para los años 2013-14 al 2017-18. Como parte de la cubierta de seguro, fue solicitado un listado de los pilotos que tenía el Negociado, el cual debía incluir las horas de vuelo por clase de aeronave. Del análisis determinamos lo siguiente:

Año	Comentario
2013-14	La piloto no aparece en el listado.
2014-15	La piloto aparece en el listado, pero las horas de vuelo no fueron incluidas. El agente de seguro solicitó que cada piloto completara un formulario, el cual no estuvo disponible para nuestro análisis.
2015-16	La piloto aparece en el listado, pero no se incluyeron las horas de vuelo.
2016-17	La piloto aparece en el listado, pero no se indicaron las horas de vuelo.
2017-18	La piloto aparece en el listado, pero no se especificaron las horas de vuelo. Analizamos el formulario firmado por la piloto el 7 de noviembre de 2017, en el cual esta indicó que había realizado 5 horas de vuelo en los últimos 12 meses (noviembre de 2016 a noviembre de 2017) ¹³ . Además, indicó que las 5 horas de vuelo las realizó como Piloto en Comando en un helicóptero Modelo 407.

17. El 28 y 29 de octubre de 2019 los entonces directores de las bases aéreas de Ponce y San Juan, respectivamente, nos certificaron que en sus registros no existían informes individuales de vuelo que evidencien que la piloto haya realizado vuelos como Piloto en Comando en el período mencionado. Además, el 28 de octubre de 2019 el supervisor de operaciones y coordinador aéreo de FURA nos certificó que el medio utilizado para hacerle llegar el formulario al agente de seguro fue mediante un correo electrónico del 9 de noviembre de 2017.

CONCLUSIONES

Luego de evaluar la información y evidencia obtenida durante el proceso de investigación, concluimos lo siguiente:

1. De enero de 2014 a junio de 2018, el Negociado le realizó pagos suplementarios por \$40,671 a la piloto. Esto, contrario a la ley y reglamentación que establece la concesión de pagos suplementarios a los empleados del Negociado. La piloto realizó 3 vuelos como Piloto en Comando, en los cuales acumuló 4 horas y 42 minutos de vuelo, en 4 años y medio, aproximadamente. Por tal razón, concluimos que la piloto no cumplía con las funciones de Piloto en Comando ni prestaba los servicios por los cuales se le otorgaba el pago suplementario.

¹³ El título del formulario es *Renewal Questionnaire/Pilot*.

2. La FAA es responsable del desarrollo y el mantenimiento de las políticas y guías relacionadas con la certificación y las operaciones que se llevan a cabo bajo el *Title 14 of the Code of Federal Regulations (14 CFR)*. En la Parte 61.57 del *14 CFR* se establece que el Piloto en Comando debe realizar 3 pruebas de vuelos de despegue y aterrizaje cada 90 días, como requisito para llevar pasajeros u operar una nave certificada con más de un miembro de tripulación. Según la regulación federal, la piloto no cumple con este requisito que le faculta realizar las funciones de Piloto en Comando, bajo la cual está clasificada en el Negociado.
3. El exdirector de FURA pudo incumplir con sus funciones y deberes al autorizar el pago suplementario, bajo la clasificación de Piloto en Comando, a pesar de tener conocimiento de que la piloto no dominaba el idioma inglés para comunicarse con las torres de comunicaciones y el tráfico aéreo. Además, no cumplió con su responsabilidad de velar por que la piloto realizara los vuelos requeridos regularmente.

Desde el 11 de febrero de 2008, en la Parte 61 del *14 CFR* se establece que es un requisito para todo piloto leer, hablar, escribir y entender el idioma inglés. En el inciso G. del formulario 8710-1, *Airman Certificate and/or Rating Application*, se le pregunta al piloto solicitante si lee, habla, escribe y entiende el idioma inglés¹⁴. Además, en el Artículo VIII-B.2 de la *Orden General 94-6* se establecía que los pilotos y los copilotos deberán hablar y escribir bien los idiomas español e inglés¹⁵.

4. La piloto ha estado en incumplimiento de las regulaciones federales (FAA) y estatales (Negociado) al dejar vencer los exámenes bianuales (*flight review*). En la Parte 61.56 del *14 CFR* se establece que un piloto debe tomar un *flight review* cada 24 meses. Además, que ningún piloto puede ejercer las funciones de Piloto en Comando si no ha tomado el examen de revisión de vuelo, el cual consiste en una hora mínima de *flight training* y una hora de *ground training*.

Por otra parte, en el Artículo IV, secciones A.8 y B.5 de la *Orden General 600-616* se establece que tanto el Piloto en Comando como el copiloto serán responsables de mantener vigente la evaluación bianual, requerida por la FAA. Además, en el Artículo XVI-A. de la *Orden General 94-6* y en el Artículo XIV-A. de la *Orden 600-616* se establece que las operaciones de vuelo y mantenimiento cumplirán con los requisitos establecidos por la FAA.

5. Los comentarios de los instructores que evaluaron el desempeño de la piloto en las pruebas de vuelos en el helicóptero Modelo 407 para el 2002 y 2010, establecieron que esta tenía unas deficiencias en los controles básicos de ese tipo de helicóptero, que requería más adiestramiento y volar con más frecuencia. La evidencia demostró que la piloto no ha cumplido

¹⁴ Además, en la *Advisory Circular 60-28B del U.S. Department of Transportation*, promulgada el 2 de junio de 2017, se establece una disposición similar.

¹⁵ En la *Orden General 600-616* del 20 de febrero de 2015, se eliminó ese requisito en el Negociado, lo cual es contrario a la regulación federal, pero en el Artículo XIV-A. de dicha *Orden* se establece que las operaciones de vuelo y mantenimiento en el Negociado se cumplirán basado en los requisitos establecidos por la FAA.

con esas recomendaciones, ya que desde enero de 2014 hasta junio de 2018 solo había realizado 3 vuelos como Piloto en Comando, para una acumulación de 4 horas y 42 minutos de vuelos.

RECOMENDACIONES

Al secretario del Departamento de Seguridad Pública

1. Considerar el resultado de la investigación y tomar las medidas administrativas que correspondan. Entre estas, evaluar la posibilidad de realizar un recobro.
2. Solicitar al comisionado del Negociado que instruya al director de FURA para que este se asegure de:
 - a. El cumplimiento con las operaciones de vuelo requeridas por la regulación federal y del Negociado.
 - b. El cumplimiento de los requisitos para la concesión de pagos suplementarios establecidos en el *Reglamento 6284*.
 - c. Adiestrar a la piloto en el helicóptero Modelo 407 para corregir cualquier deficiencia que tenga en los controles básicos cuando vuele en dicho Modelo. Además, asegurarse de que esta realice vuelos con más frecuencia en ese tipo de helicóptero.
 - d. Matricular a la piloto en un curso de inglés para que esté capacitada para comunicarse con las torres de comunicaciones y el tráfico aéreo, ya que dicho idioma es requisito para realizar vuelos bajo la jurisdicción federal.
 - e. Que los pilotos que reciban pagos suplementarios cumplan con las funciones de las clasificaciones de Piloto en Comando y copiloto. Además, que estos realicen vuelos regularmente para acumular horas de vuelos basado en dichas clasificaciones.
 - f. Realizar los ajustes correspondientes en el pago suplementario a los pilotos, cuando estos ya no prestan el servicio por el cual se le otorgó dicho pago.
 - g. Velar por que los pilotos que realicen trabajos administrativos fuera de las bases aéreas de FURA realicen vuelos por lo menos cada 90 días.
 - h. Impartir instrucciones a los directores de las bases aéreas para asegurarse de que los pilotos mantengan al día su examen bianual y de que los certificados sean renovados antes de su vencimiento. Además, velar por que ningún piloto realice vuelos con un certificado vencido.

3. Que el comisionado del Negociado realice las gestiones administrativas y legales que estime pertinentes, respecto a:
 - a. Velar por que la información relacionada con las horas de vuelo de los pilotos que sea remitida a las compañías de seguro que aseguran las aeronaves de FURA sea correcta y completa, y que no se repita la situación comentada.
 - b. Asegurarse de que los directores de FURA en funciones durante este período verifiquen que los pilotos cumplan con todos los requisitos y tengan la experiencia necesaria para otorgarle un pago suplementario para realizar las funciones de Piloto en Comando. Además, que vele por que se realicen los vuelos regularmente, conforme a la reglamentación.

APROBACIÓN

A los funcionarios y a los empleados del Negociado de la Policía de Puerto Rico, les exhortamos a velar por el cumplimiento de la ley y la reglamentación aplicables.

Oficina del Contralor de Puerto Rico

Aprobado por:



MISIÓN

Fiscalizar las transacciones de la propiedad y de los fondos públicos, con independencia y objetividad, para determinar si se han realizado de acuerdo con la ley, y atender otros asuntos encomendados.

Promover el uso efectivo, económico, eficiente y ético de los recursos del Gobierno en beneficio de nuestro Pueblo.

QUERELLAS

Las querellas sobre el mal uso de la propiedad y de los fondos públicos pueden presentarse, de manera confidencial, personalmente o por teléfono al (787) 754-3030, extensiones 2801 o 2805, o al 1-877-771-3133 (sin cargo). También se pueden presentar mediante el correo electrónico querellas@ocpr.gov.pr o mediante la página en Internet de la Oficina.

INFORMES DE INVESTIGACIÓN

En los informes de investigación se incluyen los resultados de nuestras investigaciones. En nuestra página en Internet se incluye información sobre el contenido de dichos resultados y conclusiones.

La manera más rápida y sencilla de obtener copias libres de costo de los informes es mediante la página en Internet de la Oficina.

También se pueden emitir copias de los mismos, previo el pago de sellos de rentas internas, requeridos por ley. Las personas interesadas pueden comunicarse con el Administrador de Documentos al (787) 754-3030, extensión 3400.

CONTACTO



PO Box 366069 San Juan, PR 00936-6069



105 Avenida Ponce de León Hato Rey,
Puerto Rico 00917-1136



(787) 754-3030



(787) 751-6768



ocpr@ocpr.gov.pr



www.ocpr.gov.pr