

#12599



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Autoridad para las Alianzas Público-Privadas
de Puerto Rico

[Handwritten signature]

6895

ACUSE DE RECIBO

A LA MANO

FECHA : 9 de mayo de 2017

A : **Hon. Ricardo A. Roselló Nevares**
Gobernador
La Fortaleza
San Juan, Puerto Rico

V-mel

DE : *[Signature]*
Lcdo. Omar J. Marrero
Director Ejecutivo

ASUNTO : **INFORME EN CUMPLIMIENTO CONTRATO DE ARRENDAMIENTO DEL
AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN**

OBSERVACIONES:

Adjunto Informe sobre el asunto de referencia junto a "CD" con los Anejos.

[Handwritten initials]

Favor acusar como recibido.

SECRETARÍA DEL SENADO

Anejos

RECIBIDO MAY11 2018 am11:22

fc: Presidente del Senado de Puerto Rico
Presidente de la Cámara de Representantes de Puerto Rico
Presidente de la Comisión Conjunta para las Alianzas Público Privadas



INFORME DE CUMPLIMIENTO

Contrato de Arrendamiento

AEROPUERTO INTERNACIONAL
LUIS MUÑOZ MARÍN
2016-2017



GOBIERNO DE PUERTO RICO

Autoridad para las Alianzas Público-Privadas
de Puerto Rico

9 de mayo de 2018

Al Honorable Gobernador,
Presidente del Senado y
Presidente de la Cámara de Representantes del
Gobierno de Puerto Rico

INFORME DE CUMPLIMIENTO SOBRE EL DESARROLLO DEL PROYECTO DE LA ALIANZA PÚBLICO-PRIVADA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN

I. Introducción

El Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada (la "Ley 29"), le impone a la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (la "Autoridad") la responsabilidad de supervisar el desempeño de los contratantes bajo los contratos de alianzas público-privadas (los "Contratos de Alianza") y de rendir al Gobernador y a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico un informe anual sobre el desarrollo de los proyectos de alianzas público-privadas vigentes.

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado 24 de julio de 2012, según enmendado (el "Contrato"), entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico ("Puertos") y Aerostar Airport Holdings, LLC ("Aerostar"). Dicho Contrato le impone a Aerostar la responsabilidad de operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (el "Aeropuerto") de conformidad con ciertos estándares y requisitos ahí establecidos.

Este es el segundo¹ informe (el "Informe") y se rinde en cumplimiento a la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley 29 y cubre el desempeño de Aerostar para los años 2016 y 2017. El Contrato constituye una alianza público-privada, autorizada, entre otras entidades gubernamentales, por la Administración Federal de Aviación ("FAA", por sus siglas en inglés), como un proyecto piloto, sujeto a evaluación por dicha agencia federal de tiempo en tiempo.

¹ El primer Informe de Cumplimiento cubrió el periodo desde el establecimiento de la alianza público-privada hasta el 12 de mayo de 2016.

II. Trasfondo de la Transacción

A. Estudio de Deseabilidad y Conveniencia

Según lo requiere la Ley 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la realización de un estudio de deseabilidad y conveniencia (el “Estudio”) para determinar si era recomendable el establecimiento de la Alianza. Dicho Estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza. El Estudio fue publicado en junio de 2010 y, a la luz de los resultados del mismo, la Junta de Directores de la Autoridad decidió proceder con el proceso para el establecimiento de la Alianza. El Estudio se aneja a este Informe como **Anejo A**.

B. Comité de Alianza

En mayo de 2010, la Junta de Directores de la Autoridad creó el Comité de Alianza, el cual estuvo encargado de la evaluación y selección de los proponentes de la Alianza y del establecimiento y la negociación de los términos y condiciones del Contrato. Inicialmente, el Comité de Alianza estaba integrado por los siguientes individuos:

1. Fernando Batlle, Vicepresidente Ejecutivo del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (el “BGF”);
2. Nelson Morales, Director de Finanzas de Puertos;
3. Arnaldo Deleo, Director de Aviación y Gerente General del Aeropuerto;
4. David Álvarez, Director Ejecutivo de la Autoridad; y
5. Lcdo. José R. Pérez, Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio de Puerto Rico (el “DDEC”).

Sin embargo, esta composición se modificó de la siguiente manera:

El 5 de noviembre de 2010, Jaime López, Principal Oficial de Desarrollo del DDEC, fue nombrado en sustitución de Arnaldo Deleo.

El 28 de marzo de 2011, Juan C. Batlle, Presidente del BGF, fue nombrado en sustitución de Fernando Batlle.

El 14 de julio de 2011, Alberto Escudero, Director Ejecutivo de Puertos, reemplazó a Nelson Morales. El mismo día, Juan C. Pavía, Director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto para Puerto Rico, sustituyó a David Álvarez.

El 5 de octubre de 2011, se nombró nuevamente a Arnaldo Deleo al Comité de Alianza en sustitución de Alberto Escudero.

El 1 de abril de 2012, se nombró al Lcdo. Luis G. Rivera, Director Ejecutivo de la Compañía de Turismo de Puerto Rico y miembro de la Junta de Directores de Puertos, en sustitución del Lcdo. José R. Pérez.

Para julio de 2012, el Comité de Alianza estaba compuesto por Juan C. Batlle, Luis G. Rivera, Juan C. Pavía, Arnaldo Deleo y Jaime López.

C. Solicitud de Cualificaciones ("RFQ")

El 6 de julio de 2011, la Autoridad publicó una solicitud de cualificaciones ("RFQ", por sus siglas en inglés), mediante la cual solicitó declaraciones de cualificaciones ("SOQ", por sus siglas en inglés) de aquellas entidades interesadas en participar de la Alianza. El RFQ se adjunta a este Informe como **Anejo B**. A través del RFQ, la Autoridad solicitó a los proponentes interesados que presentaran evidencia de su reputación y de sus capacidades administrativas y técnicas, así como de su experiencia en la operación de aeropuertos, incluyendo referencia específica a la operación, desarrollo y mantenimiento de aeropuertos y la creación de nuevas rutas; seguridad; servicio al cliente a aerolíneas y pasajeros; y experiencia trabajando con entidades gubernamentales. También se solicitó a los proponentes interesados que presentaran evidencia de su capacidad económica para consumir una transacción como el arrendamiento propuesto.

La Autoridad recibió SOQs de los siguientes proponentes:

1. Advent International Corporation
2. AENA
3. AGUNZA (Agencias Universales S.A.)
4. Corporación América S.A.
5. Flughafen Zurich AG
6. Fraport /Goldman Sachs
7. GAA Ferrovial/Macquarie ("GAA")
8. GMR/Incheon Airport
9. Grupo Aeroportuario del Centro Norte ("OMA")

10. Aerostar Airport Holdings, LLC, compuesto por Highstar Capital / Grupo Aeroportuario de Sureste
11. General Electric y Allegheny County Airport Authority ("Puerto Rico Gateway Group")
12. TAV Airport Holdings

El Comité de Alianza evaluó a los grupos que presentaron SOQs, y conforme a los criterios estipulados en el propio RFQ, calificó a seis grupos para continuar a la etapa de solicitud de propuestas. Los seis grupos seleccionados fueron Fraport/Goldman Sachs, GAA, Aerostar, Puerto Rico Gateway Group, Flughafen Zurich AG y GMR/Incheon Airport. Posteriormente, el Comité de Alianza descalificó al consorcio de GMR/Incheon Airport, por su inhabilidad de proceder puntualmente con el cumplimiento de requisitos del proceso de solicitud de propuestas.

D. Solicitud de Propuestas ("RFP")

El 10 de octubre de 2011, la Autoridad distribuyó una solicitud de propuestas ("RFP", por sus siglas en inglés) a los finalistas. A estos se les entregó un borrador del Contrato y se les concedió acceso a documentos e información relacionada al Aeropuerto, visitas de campo, sesiones informativas, oportunidad de comentar los borradores del Contrato y materiales técnicos. La Autoridad distribuyó a los proponentes la versión final del Contrato, revisado según los comentarios recibidos y aceptados por el Comité de Alianza, el 23 de noviembre de 2011.

Después de varios meses de diligencias pertinentes, la Autoridad solicitó a los proponentes que presentaran, antes del 15 de marzo de 2012, propuestas preliminares de cómo llevarían a cabo las operaciones del Aeropuerto, incluyendo los planes gerenciales y comerciales y los términos económicos que esperaban proponer. La Autoridad recibió propuestas de Aerostar, GAA, Puerto Rico Gateway Group y Flughafen Zurich AG. Después de la evaluación de las propuestas preliminares, el Comité de Alianza decidió continuar el proceso con dos proponentes: Aerostar y GAA. El 10 de julio de 2012, los dos finalistas presentaron sus ofertas finales.

Conforme a los requisitos establecidos por la Autoridad, una ronda de licitación adicional se llevaría a cabo si la cantidad de los pagos por adelantado recibidos bajo las ofertas se diferenciaba por un 10% o menos. El requisito para una ronda adicional se cumplió y Aerostar y GAA presentaron sus propuestas finales el 16 de julio de 2012.

E. Informe del Comité de Alianza

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza rindió un informe (el "Informe del Comité de Alianza") detallando los objetivos para el establecimiento de la Alianza, describiendo los procesos llevados a cabo por la Autoridad e informando la selección de Aerostar y las razones para dicha selección. El Informe del Comité de Alianza se adjunta como **Anejo C**.

F. Aprobaciones

Según lo requiere la Ley 29, el Informe del Comité de Alianza y el Contrato fueron presentados a la Junta de Directores de la Autoridad y a la Junta de Directores de Puertos para su aprobación. La Junta de Directores de la Autoridad aprobó el Informe del Comité y el Contrato el 17 de julio de 2012 mediante su Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos aprobó el Informe del Comité y el Contrato el 18 de julio de 2012, mediante su Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados el Informe del Comité de Alianza y el Contrato, se le remitió al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador le delegó la facultad para aprobar la Alianza, quien aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Así las cosas, Puertos y Aerostar firmaron el Contrato el 24 de julio de 2012. El 26 de febrero de 2013, la Agencia Federal de Aviación dio su aval al Contrato y el cierre financiero de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013.

III. Resumen del Contrato

El Contrato es un arrendamiento mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto por un término de cuarenta años. Cabe recalcar, que, en un contrato de arrendamiento como este, no se cede ni transfiere el título de propiedad sobre el Aeropuerto a Aerostar. Durante el término del arrendamiento, Aerostar debe operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto conforme a los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Contrato. El Contrato también dispone que Aerostar podrá subarrendar las áreas no-aeronáuticas del Aeropuerto según los términos de Contrato, y por consiguiente, retener para sí los ingresos y pagos correspondientes a las instalaciones subarrendadas.

El propósito principal del arrendamiento, según expresado en el propio Contrato, es que se opere el Aeropuerto de una forma confiable y segura. Igualmente, que mediante su operación se promueva, facilite y mejore el comercio, el turismo y el desarrollo económico en Puerto Rico. Sobre este particular, Aerostar reportó que desde el inicio de sus operaciones y hasta la fecha, se han creado 2,910 nuevos empleos, de los cuales 400 son directos y 2,510 son indirectos, mediante el *Capital Asset Management Program* que se establece en el Anejo 12 del Contrato (Estándares Operacionales).

El 5 de octubre de 2015, se formalizó un Acuerdo de Transición (*Transition Services Agreement*) entre Puertos y Aerostar para enmendar el Artículo 3.17 del Contrato y transferir a Aerostar todas las responsabilidades de la Unidad de Rescate Aéreo, entre otros servicios de seguridad y emergencia, así como la propiedad y el mantenimiento de las instalaciones relacionadas con las mismas.

A. Operación y mantenimiento

Mediante el Contrato se le cede a Aerostar el derecho a usar y operar el Aeropuerto como un aeropuerto público. No obstante, Puertos retiene el derecho a monitorear el cumplimiento de Aerostar con los términos y condiciones del Contrato y conforme a las leyes y reglamentos aplicables. Por su parte, Aerostar se compromete a sufragar los costos y gastos relacionados a la operación y mantenimiento del Aeropuerto durante el término del Contrato.

El contrato también dispone que Aerostar será responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la Sección 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 C.F.R. Part 139) conocido como *Part 139 Airport Operating Certificate* emitido por la FAA y mediante al cual dicha agencia exige que se adopten ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del aeropuerto ("Parte 139"). Asimismo, Aerostar está obligado a operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del Programa Piloto de Privatización del Aeropuerto de la FAA (*FAA's Airport Pilot Privatization Program*)². Finalmente, Aerostar también se compromete a operar y mantener el Aeropuerto según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato; todo a su costo y cargo.

B. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar podrá cobrarle a las líneas aéreas en el Aeropuerto. El Contrato también dispone que Aerostar podrá cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas cobradas a los concesionarios del Aeropuerto, incluyendo a los proveedores de comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos relacionados a las instalaciones que componen el Aeropuerto.

C. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato requirió un pago por adelantado por el arrendamiento de las instalaciones y pagos anuales por los 40 años subsiguientes. Específicamente, Aerostar pagó \$615 millones a Puertos al momento del cierre del Contrato. Además, Aerostar deberá realizar los siguientes pagos anuales:

- Años 1-5: En o antes del último día de cada uno de los primeros cinco (5) años, Aerostar debe pagar a Puertos \$2.5 millones.
- Años 6-30: Durante los años 6 al 30 del Contrato, Aerostar debe pagar a Puertos el equivalente al 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto.
- Años 31-40: Durante los años 31 al 40 del Contrato, Aerostar debe pagar a Puertos el equivalente al 10% de los ingresos brutos del Aeropuerto.

² Dicho programa permitió a la FAA establecer el mecanismo para que los aeropuertos puedan tener acceso a capital privado para su desarrollo y mejoramiento en infraestructura.

Además, al momento de cierre, Aerostar depositó \$6 millones en el Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo del Transporte Aéreo, creado para incentivar que las Aerolíneas aumenten el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Dicho dinero es distribuido al final de cada año a las aerolíneas que aumenten su tráfico de pasajeros en el Aeropuerto en comparación con el año fiscal de 2011. Puertos confirmó el pago total de dicha cantidad, según los términos y condiciones del acuerdo.

D. Servicios Policiacos y de Bomberos

En su origen, el contrato requería que Puertos velara porque el Aeropuerto fuera operado adecuadamente, en cuanto a los servicios policiacos y de rescate aéreo, para que dichos servicios fueran consistentes con el programa de seguridad en el Aeropuerto, según aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (“TSA”, por sus siglas en inglés). Por su parte, Aerostar tenía la obligación de reembolsarle a Puertos los gastos incurridos en la provisión de dichos servicios. Para esto, las partes acordaban un presupuesto anual. El 5 de octubre de 2015, se formalizó un Acuerdo de Transición (*Transition Services Agreement*) entre Puertos y Aerostar para enmendar el Artículo 3.17 del Contrato y transferir todas las responsabilidades de la Unidad de Rescate Aéreo, entre otros servicios de seguridad y emergencia a Aerostar, así como la propiedad y el mantenimiento de las instalaciones relacionadas con las mismas, según resumido. Puertos certificó que recibió la totalidad de la propiedad de referencia el pasado 7 de abril de 2017. Véase **Anejo D**.

E. Reembolso por Gastos de Monitoreo

El Contrato también requiere que Aerostar le reembolse a Puertos hasta un máximo de \$250,000.00³ anualmente, por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con los términos y obligaciones bajo el Contrato.

F. Mejoras de Capital

El Contrato requiere que Aerostar realice ciertas mejoras de capital a las instalaciones y sistemas del Aeropuerto durante el término del contrato, para preservar y mejorar la condición de las mismas. Dentro de estas mejoras de capital, se encuentran las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades*, las cuales debieron completarse dentro de los 18 meses siguientes al cierre de la transacción. En el Acuerdo de Uso, se especifican las mejoras acordadas con las aerolíneas suscribientes y en los estándares operaciones se especifican las mejoras de capital acordadas. En la Sección IV.G informaremos el progreso o los resultados de las mejoras requeridas en el Contrato.

³ Sujeto a incremento anual por inflación.

IV. Informe de Cumplimiento

El 28 de febrero de 2018, la Autoridad le envió cartas a Aerostar y a Puertos solicitándole la actualización e información relacionada al cumplimiento de Aerostar con sus responsabilidades bajo el Contrato, para los años 2016 y 2017, respectivamente. Copia de dichas cartas se anejan a este Informe como **Anejo E**. En el caso de Aerostar, esta remitió la información y documentos solicitados mediante carta de 8 de marzo de 2018, que se incluye como **Anejo F**. En el caso de Puertos, la información y documentos fueron remitidos el 12 de marzo de 2018 mediante varios correos electrónicos.

A continuación, se incluye un resumen del estado de cumplimiento, basado en la información sometida por Aerostar y Puertos a la Autoridad, a la luz de los requisitos establecidos en el Contrato.

A. Pago Anual

En la Sección 2.1(b) del Contrato se dispone que Aerostar pagará a Puertos anualmente, en o antes del último día de cada uno de los primeros cinco años reportables ("*Reporting Years*"), la cantidad de \$2.5 millones por concepto de *Annual Authority Payment*. La Autoridad solicitó a Aerostar y a Puertos que confirmaran si se habían realizado los pagos correspondientes a los años 2016 y 2017, respectivamente. Véase **Anejo G**.

Para el año 2016 y conforme al Artículo 2.1(b) del Contrato, Aerostar tenía la obligación de realizar un cuarto pago de \$2.5 millones a Puertos. Puertos nos confirmó que Aerostar realizó el pago por la cantidad de \$2.5 millones el 28 de diciembre de 2016. Por su parte, Aerostar remitió copia del cheque y carta de trámite del pago anual de \$2.5 millones correspondiente al año 2016, con fecha de 28 de diciembre de 2016.

En lo que concierne al año 2017, Puertos informó que Aerostar realizó el pago por la cantidad de \$2.5 millones el 29 de diciembre de 2017, mediante una transferencia bancaria. Por su parte, Aerostar remitió copia de la transacción bancaria el 29 de diciembre de 2017, evidenciando el pago anual de \$2.5 millones correspondiente al año 2017.

En conclusión, Aerostar cumplió con el Artículo 2.1(b) del Contrato al pagar a Puertos los cinco (5) pagos anuales de *Annual Authority Payment*, lo que, al 31 de diciembre de 2017, representó \$12.5 millones en ingresos de arrendamiento para Puertos. A partir del sexto año, aplicará el Artículo 2.1(c) que considerará el 5% de los ingresos brutos anuales del Aeropuerto en el cómputo del "*Annual Authority Revenue Share*" que recibirá Puertos.

B. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. Específicamente, la Sección 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato requieren

que Aerostar opere el Aeropuerto de manera consistente con: (i) los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Anejo 12 del Contrato (los “Estándares Operacionales”); (ii) el Acuerdo de Uso entre Aerostar, Puertos y las aerolíneas suscribientes (el “Acuerdo de Uso”); y (iii) la ley aplicable, incluyendo el Certificado de Operación bajo la Parte 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA. La Autoridad le solicitó a Aerostar que confirmara que la operación del Aeropuerto cumple con dichos requisitos.

En su carta de 8 de marzo de 2018, Aerostar confirmó que cumple con todos los requisitos de la operación de Aeropuerto, según requerido por la Sección 3.3(b), el Artículo 6 del Contrato, las leyes aplicables, en general, con el Certificado de Operación bajo la Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la Parte 139, aprobados por la FAA y con el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA. Los manuales, planes, políticas y programas fueron provistos a Puertos. Además, Aerostar sometió copia de las enmiendas o actualizaciones de los siguientes manuales de políticas y procedimientos, según implementados.

1. *Operations Plan*
2. *Facilities Standard Plan (Revised 2016)*
3. *Airfield Operating Standards Plan (Revised 2016)*
4. *Environmental Sustainability Plan (August 2013)*
5. *Safety and Management Systems Plan (August 2013)*
6. *Safety and Management Manual (April 2015)*
7. *SJU Wildlife Hazard Management Plan (FAA approved 2013)*
8. *Airport Emergency Plan, as amended*
9. *Airport Certification Manual (FAA amended, April 2017)*
10. *Spill Response Plan: Standard Operating Procedure (April 2014)*
11. *Safety Policy (2013)*
12. *Lessee Annual Report 2016 vs. 2015 Year Comparison*
 - a. Carta de trámite de 3 de marzo de 2017 evidenciando la entrega de la copia física en las oficinas del Director Ejecutivo de Puertos.
13. *Lessee Annual Report 2017 vs. 2016 Year Comparison*
 - a. Carta de trámite de 5 de marzo de 2018 evidenciando la entrega de copia física a Puertos.
14. *Facilities Conditions Assessment (“FCA”) (2016)*
 - a. Carta de trámite de 19 de abril de 2017 cuando se entregó a Puertos el FCA correspondiente al año 2016.
 - b. Aerostar informó que el FCA correspondiente al 2017 será entregado antes de junio de 2018.
15. *Airport Security Program, as amended and approved by TSA on July 24, 2017*
 - a. El documento contiene información de seguridad sensitiva por lo que solo incluyó copia de Acuse de Recibo evidenciando que Puertos recibió la copia controlada número 4 el 2 de agosto de 2017.

La Autoridad remitió copia de los referidos manuales e informes a Puertos y le solicitó que confirmara, de así serlo, que dichos manuales cumplen con los requisitos establecidos en el Artículo 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato. Además, la Autoridad le solicitó a Puertos que confirmara si Aerostar opera el Aeropuerto cumpliendo con todos los requisitos dispuestos en el Contrato.

En torno a la operación del Aeropuerto, Puertos indicó que le solicitó a Aerostar información adicional para confirmar el cumplimiento con la mencionada sección 3.3(b) y el Artículo 3.4 del Acuerdo de Uso. Además, Puertos confirmó que Aerostar cumple con mantener la Parte 139 y certificó a estos efectos⁴. Véase nuevamente el **Anejo D**.

En respuesta a la petición de información que hiciera la Autoridad, mediante carta de 28 de febrero de 2018, Aerostar sometió los informes anuales comparativos sobre el rendimiento operacional del Aeropuerto para los años 2016 vs. 2015 y 2017 vs. 2016, respectivamente. Se incluye el informe más reciente como **Anejo H**.

En el primer informe de cumplimiento Aerostar informó que el *Customer Service Plan* ("CSP", por sus siglas en inglés) se encontraba en desarrollo y esperaban completarlo para el cuarto trimestre del año 2016. El CSP es requerido por el Artículo 10 de los Estándares Operacionales, Anejo 12 del Contrato. Aerostar informó que el Contrato no dispone de una fecha para la entrega de dicho plan, pero que están cumpliendo con el Artículo 10.5.6 del Anejo 12 del Contrato sobre los requerimientos para la provisión de informes o reportes (*Reporting Requirements*). Finalmente, Aerostar entregó el CSP a Puertos el 8 de mayo de 2017. Véase **Anejo I**.

C. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga en vigor todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. A solicitud de la Autoridad, Aerostar confirmó que posee todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas. La Autoridad solicitó a Aerostar que enviara evidencia de que posee las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto, incluyendo, sin limitación: (i) permiso de uso, (ii) licencia sanitaria y (iii) certificación del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico. El 8 de marzo de 2018, Aerostar envió a la Autoridad copia de los siguientes documentos: (i) permiso de uso, (ii) licencia sanitaria, (iii) certificación de patente municipal 2017-2018 y (iv) certificado de Registro de Comerciantes. A la fecha de nuestra solicitud, las certificaciones del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico estaban en trámites de renovación. Véase **Anejo J**.

⁴ Certificación requerida y emitida por la FAA para la operación de aeropuertos que cumplen con las características definidas en el 14 C.F.R. 139.

D. Reservas bajo el Contrato

La Sección 3.8 del Contrato requiere que Aerostar mantenga ciertas reservas de dinero relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados para el año en curso. En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales proyectados para las instalaciones del Aeropuerto.

Puertos informó que Aerostar ha evidenciado su cumplimiento con dicho requerimiento de forma trimestral, mediante una certificación denominada *Officer's Certificate*, emitida por un oficial corporativo. La Autoridad le solicitó a Aerostar que informara la cantidad que tenía depositada en cada una de las cuentas de reserva y que confirmara que dichas cantidades son iguales o mayores a las cantidades requeridas bajo el Artículo 3.8 del Contrato. Aerostar certificó a la Autoridad que las reservas de efectivo que mantiene cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e informó que los balances de las cuentas de reserva fueron los siguientes:

	2017	2016
Reserva Operacional	\$16,544,838	\$16,578,000
Reserva de Deuda	\$33,885,900	\$28,865,754

Además, Aerostar suministró copia del *Officer's Certificate* para cada uno de los trimestres correspondientes a los años 2016 y 2017, que cubre el presente informe. Véase **Anejo K**.

E. Pago de Contribuciones

El Artículo 3.11(a) del Contrato provee que Aerostar debe estar al día con todas sus obligaciones contributivas, incluyendo, sin limitación, su responsabilidad por el pago de contribuciones sobre ingresos, contribuciones sobre la propiedad, si alguna, patentes municipales e impuesto sobre ventas y uso ("IVU"). A solicitud de la Autoridad, el 8 de marzo de 2018 Aerostar confirmó que estaba en cumplimiento con todas estas obligaciones contributivas y proveyó a la Autoridad copia de las siguientes certificaciones: (i) certificación de deuda y certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de deuda del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales; (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv) certificación de deuda y radicación de planillas de impuesto sobre ventas y uso del Departamento de Hacienda; (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble y certificado de cumplimiento (*Good Standing*) que emite el Departamento de Estado. Véase **Anejo L**.

De otra parte, la Autoridad de los Puertos evaluó los documentos sometidos por Aerostar relacionados al pago de contribuciones y confirma que ha recibido todos los documentos que evidencian que Aerostar está al día con sus obligaciones contributivas.

F. Pagos para Servicios de Rescate Aéreo y Bomberos

En su origen, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos tenía la responsabilidad de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto aprobado por TSA. Todos los otros servicios relacionados a la seguridad serían responsabilidad de Aerostar. No obstante, y sujeto a ciertas condiciones, Aerostar debía reembolsarle a Puertos todos los gastos y costos relacionados con la provisión de los mencionados servicios. Para estos gastos, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de \$2.8 millones para el primer año. Para el segundo año las partes acordaron que el presupuesto sería de \$2.8 millones más un incremento establecido según el por ciento correspondiente según el *Consumer Price Index (CPI)* aplicable.

El 5 de octubre de 2015, se formalizó un Acuerdo de Transición (*Transition Services Agreement*) entre Puertos y Aerostar para enmendar el Artículo 3.17 del Contrato y transferir a Aerostar todas las responsabilidades de la Unidad de Rescate Aéreo, entre otros servicios de seguridad y emergencia, así como la propiedad y el mantenimiento de las instalaciones relacionadas con las mismas. Dicha modificación acordada entre Puertos y Aerostar, provee un proceso de transición mediante el cual Aerostar se haría cargo de estos servicios, eliminando la obligación del pago estipulado en el Contrato prospectivamente.

El pago correspondiente al año 2015 quedó modificado por el *Transition Services Agreement*, y en específico, en la Sección 2 y 3 de dicho documento, se estableció la obligación de Aerostar de efectuar el pago por la cantidad de \$2.0 millones y \$700,000, respectivamente. Los \$2.0 millones requeridos por la Sección 2, corresponden a los servicios contemplados en el Artículo 3.17 del Contrato, sobre rescate aéreo, bomberos, entrenamiento y certificación de personal, así como mantenimiento de las instalaciones que albergan las unidades de rescate y bomberos. La cantidad de \$700,000, correspondía al arrendamiento de cuatro (4) vehículos de bomberos por el periodo de 1 de enero de 2016 al 30 de septiembre de 2016. Véase **Anejo M**.

G. Mejoras Capitales

El Artículo 4.2(a) del Contrato y la Sección 1 del Anejo 13 del Contrato disponen que, en o antes del 27 de agosto de 2014, Aerostar debía haber realizado las siguientes obras en el Aeropuerto, de conformidad con los estándares acordados: (i) mejoras de ornato y paisaje; (ii) reparación y reacondicionamiento de los puentes de abordaje; (iii) reparación de vías, encintado, aceras y marcas dañadas; (iv) sustitución de pisos deteriorados en el interior de los terminales y edificios en el Aeropuerto; (v) instalación de conectividad *Wi-Fi* a través de los terminales; (vi) instalación de enchufes para uso de los pasajeros a través de los terminales; (vii) mejorar, reparar y sustituir alumbrado deficiente o peligroso; y (viii) reparar o sustituir ascensores y escaleras o aceras eléctricas. A solicitud de la Autoridad, Aerostar confirmó que dichas obras habían sido completadas en o antes de la fecha indicada. De la información provista por Puertos, se desprende que Aerostar cumplió con las obligaciones antes descritas.

El Artículo 4.5 y el Anejo 17 del Contrato y la Sección 6.1 y el Anejo J del Acuerdo de Uso imponen a Aerostar la obligación de realizar ciertas mejoras capitales adicionales, algunas relacionadas a los estándares operacionales y otras relacionadas a las aerolíneas suscribientes. La Autoridad le solicitó a Aerostar que confirmara cuáles de estas obras habían sido completadas y que proveyera un informe sobre el progreso de cada una de las obras no completadas, detallando las gestiones que Aerostar ha realizado o está realizando actualmente para cumplir con su responsabilidad de completar las mismas. Aerostar sometió el *Schedule J- Initial Capital Projects-Status Report*, el cual contiene todos los proyectos, indicando cuáles han sido completados y cuáles están en proceso. Aerostar resaltó que el Contrato de Alianza no establece un tiempo predeterminado para completar los proyectos establecidos en el mismo. La Autoridad envió copia de dicho documento a Puertos y le solicitó que confirmara la información contenida.

En su contestación, Puertos indicó que, en cuanto a las mejoras capitales, las mismas habían comenzado en septiembre del 2013 y que hasta la fecha, Aerostar informa haber invertido aproximadamente \$120 millones para el total en mejoras capitales al cierre del cuarto trimestre de 2017. Destacan los siguientes proyectos de remodelación y nueva construcción: renovación de la Terminal B; construcción del Nuevo Punto de Seguridad Central (*Checkpoint*, según es conocido en el idioma inglés) y el área norte de reclamo de equipaje.

En cuanto a las mejoras identificadas como *General Accelerated Upgrades* (Anejo 13 del Contrato) las cuales debían completarse dentro de los primeros 18 meses siguientes al cierre de la transacción, Puertos expresó que no todas habían sido completadas incluyendo los proyectos de paisajismo, reparación de *jet bridges*, reparación de vías de acceso, rotulación, instalación de receptáculos en las terminales para uso de los pasajeros, reemplazo de las losas en los pisos de las terminales y áreas públicas y reparación de escaleras y elevadores, entre otras. Posteriormente, y en respuesta a la solicitud de la Autoridad con fecha de 28 de febrero de 2018, Puertos actualizó la información sobre el estado de las mejoras capitales, como se desprende en la tabla que se incluye más adelante.

Por otro lado, el Anejo 17 del Contrato recoge las cartas de acuerdo con las líneas aéreas *United*, *JetBlue* y *Delta* para realizar mejoras. El Anejo J del Acuerdo de Uso (*Schedule J - Use Agreement*) define las mejoras que deben realizarse conforme al Artículo 6.1 del Contrato.

La información de las mejoras capitales fue actualizada en respuesta la solicitud que la Autoridad le hiciera a Aerostar y a Puertos. La tabla a continuación ilustra el estado en que se encuentran las mejoras requeridas en el Contrato:

General Accelerated Upgrades			
Project Description	Completed	In Progress	Not Started
Improve Landscaping	√		
Repair and Refurbish Jet Bridges	√		

Repair Damaged Roadways and Markings, Curbs, and Walkways	√		
Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings	√		
Install Wi-Fi Connectivity throughout the Terminal Phase I – connectivity thru terminals Phase II – connectivity thru tickets counters	√		
Install Electrical Outlets throughout the Terminal for Passenger Use	√		
Upgrade, Enhance, Repair and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting	√		
Repair or Replace Elevators, Escalators and Stairwells	√		
1. Construction of South GA Access Road and Utilities	√		
2. Relocation of Terminal D USDA Baggage Inspection Facility	√		
3. Parking Garage Stairs Refurbishment	√		
4. Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*		√	
5. Reconstruction of Taxiway Sierra	√		
6. Improvement of Terminal and Roadway Signage	√		
7. Repair of All Terminal Roof Leaks	√		
8. Repair of Authority Maintenance Division and Motor Pool Building	√		
9. Relocation of Terminal A USDA Baggage Inspection	√		
10. Repair Curbside Water Leaks	√		
11. Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A ⁵ *			√
12. Provision of Oversized Bag Drop	√		
13. Implementation of Airport Security Plan, including Airport Perimeter Security System		√	
14. Repair existing Ramp, Apron and Taxiway concrete surfaces		√	
15. Modification of Passenger Circulation from Terminal C Baggage Claim to Terminal B*	√		
16. Provision of Ground Power, PC Air and Potable Water at Terminal B and C Gates*	√		
17. Refurbishment of Air Conditioning*	√		
18. Terminal Bathroom Remodeling	√		

⁵ Recomendamos que Puertos acuerde y establezca con Aerostar el periodo de tiempo en que deberá completarse esta mejora.

19. Terminal A FIS Capability		√	
20. Expanded Curbside in Terminal A*	√		
21. Functional Public-Address System	√		
22. Online Baggage System Study BHS	√		

II. Informes y Notificaciones

El Artículo 8.1 del Contrato también impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes periódicamente: (i) manejo de incidentes y notificaciones; (ii) manejo de incidentes ambientales y notificaciones; (iii) informes financieros; y (iv) todos los informes que las líneas aéreas deben entregarle a Aerostar bajo el Acuerdo de Uso. La Autoridad le solicitó a Aerostar que sometiera copia de dichos informes y que confirmara que dichos informes se han remitido a Puertos puntualmente y en cumplimiento con los demás requisitos establecidos en el Contrato.

En cumplimiento con la Sección 8.1 del Contrato Aerostar nos remitió los siguientes informes:

1. Manejo de Incidentes y Notificaciones- Notificaciones de Alerta y Cancelación de Incidentes para los años 2016 y 2017, respectivamente.
2. Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones
3. Informes Financieros
4. Informes de las Aerolíneas

Por su parte, Puertos evaluó los documentos sometidos por Aerostar relacionados a los informes descritos en el Artículo 8.1 del Contrato y en el Acuerdo de Uso. Puertos informó que para los años 2016 a 2017 Aerostar ha estado sometiendo los informes periódicamente y en conformidad con los requisitos del contrato, según se especifican a continuación:

1. Informes de Incidentes- (Notificaciones Alerta y Cancelación de Incidentes)
2. Informes Financieros de Aerostar
3. Informes Anuales de Rendimiento Operacional 2016, 2017

Puertos confirmó que Aerostar remitió, dentro de los términos establecidos, los estados financieros auditados para el año 2016 y 2017. También confirmó que Aerostar ha remitido los informes de tráfico de las aerolíneas comerciales suscribientes del Acuerdo de Uso.

En el Artículo 11.1 del Contrato dispone que Aerostar deberá notificar a Puertos dentro del término de siete (7) días de recibir la notificación de violación por parte de la entidad gubernamental correspondiente.

En lo que concierne a las notificaciones de violaciones ambientales para los años 2016 y 2017, Puertos nos ha comunicado que existen varias violaciones ambientales, por parte de Aerostar. Dentro de las violaciones notificadas a Puertos se encuentran las siguientes:

1. Violación al Permiso General para la Remoción de Plomo en uno de los Edificios.
 - a. Este señalamiento ha sido subsanado mediante una Orden por Consentimiento de la Junta de Calidad Ambiental con un contratista privado del pasado 16 de enero del 2018.
2. Notificación sobre derrame de combustible por un FBO.
 - a. Aerostar notificó el pasado 24 de marzo de 2017 sobre las acciones correctivas llevadas a cabo. Por su parte, Puertos refirió a su División de Ambiental, la cual determinó que el derrame no fue significativo y que el mismo fue atendido según el protocolo de Aerostar.
3. Notificación del Cuerpo de Ingenieros (*USACE*, por sus siglas en inglés) sobre violaciones relacionadas con trabajos aledaños a la Pista 8-26 que afectaron la vegetación.
 - a. Dicho señalamiento ha sido referido a la División de Ambiental de Puertos para que investigue y refiera según su juicio a las agencias reguladoras.

I. Cumplimiento con Leyes Aplicables

El Artículo 11 del Contrato requiere que Aerostar esté en cumplimiento con todas las leyes y reglamentos aplicables durante todo el término del Contrato. A solicitud de la Autoridad, Aerostar certificó que está en cumplimiento con todas las leyes y reglamentos aplicables, mediante carta de 8 de marzo de 2018. Véase nuevamente **Anejo F**.

J. Seguros

El Artículo 13.1 del Contrato requiere que Aerostar mantenga varias pólizas de seguro con cubiertas específicas mientras esté operando el Aeropuerto. La Autoridad le solicitó a Aerostar que certificara que posee todos los seguros requeridos por el Contrato, que incluye a Puertos como asegurado adicional, en aquellas pólizas que así lo requieren, y que envió copia de cada una de las pólizas y endosos requeridos a Puertos. Además, que en la medida en que se hayan radicado reclamaciones bajo cualquiera de dichas pólizas, nos informara (i) en relación a los incidentes, (ii) el trámite correspondiente y (iii) estatus de cada caso, según aplique. Aerostar certificó que posee todos los seguros requeridos por el Contrato y que envió copia de los Programas de Seguros 2016-2017 y 2017-2018, respectivamente. Además, Aerostar sometió un listado de las reclamaciones hechas por eventos ocurridos contra las pólizas de responsabilidad pública para dicho periodo.

A través de la Carta a Puertos, la Autoridad le solicitó que confirmara que las pólizas de seguro y demás información sometida por Aerostar cumplen con los requisitos establecidos en el Artículo 13.1 del Contrato.

La Autoridad de los Puertos ha evaluado los documentos sometidos por Aerostar relacionados a las cubiertas de seguro y confirma que ha recibido los documentos que indican que

Aerostar posee las pólizas de seguro requeridas, el cual se incluye como **Anejo O**. A continuación, se incluye un desglose de las certificaciones de seguro:

- 1) *Employment Practices Liability;*
- 2) *Workers Compensation Insurance*
- 3) *Commercial General Liability*
- 4) *Automobile Liability;*
- 5) *Builder's Risk;*
- 6) *Professional Liability;*
- 7) *Property;*
- 8) *Pollution Legal Liability;*
- 9) *Business Interruption Insurance;*
- 10) *Owner's Contractors Protective Liability Insurance;*
- 11) *Boiler and Machinery Insurance;*
- 12) *Fiduciary Liability.*

K. Eventos de Incumplimiento y Transferencia de Interés

La Autoridad solicitó a Aerostar que confirmara que está cumpliendo cabalmente con sus obligaciones bajo el Contrato y que no existe un incumplimiento de parte de Aerostar según dispone la Sección 16.1(a) del Contrato. Además, la Autoridad solicitó a Aerostar que confirmara que no ha transferido, ni de ninguna manera permitido la transferencia, de los intereses, beneficios o derechos de Aerostar bajo el Contrato. A solicitud de la Autoridad, Aerostar confirmó que está en cumplimiento con las obligaciones bajo el Contrato, que no existe ningún incumplimiento de su parte y que no ha transferido ni permitido la transferencia de ningún interés, beneficio o derecho de Aerostar bajo el Contrato. El pasado 5 de junio del 2017; Aerostar notificó a Puertos que efectivo el 26 de mayo del 2017 Highstar Capital I, IV, L.P. completó una transacción en la cual transfirió 10% de su participación de Aerostar Holdings LLC a Aeropuerto Cancún, SA de CV ("ASUR"). Así las cosas, aumenta su participación a 60%. En dicha transacción, se transfirió 40% de su participación a Avilliance Canada, Inc. Véase **Anejo P**

L. Acciones Adversas y Compensación

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a determinadas acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada cuando ocurre este tipo de evento. El Artículo 14.1 del Contrato define lo que constituye una Acción Adversa. Según la mencionada sección, una

acción adversa se constituye cuando Puertos o cualquier entidad gubernamental realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un efecto adverso y material sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto según lo dispone el Contrato.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (*AA-Preliminary Notice*) dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en conocimiento sobre la Acción Adversa. El 9 de marzo de 2015, Aerostar le notificó de forma preliminar a Puertos sobre la ocurrencia de lo que alegan es una Acción Adversa según el Artículo 14 del Contrato. Específicamente, Aerostar informó la ocurrencia de una Acción Adversa como consecuencia de la promulgación de la Ley Núm. 206 del 2014, que enmienda la Sección 3020.06 del Código de Rentas de Puerto Rico del 2011. Esta enmienda requiere que cierta tarifa cobrada por el manejo de combustible de aviación se le pague a Puertos en vez de a Aerostar como ocurría antes de la enmienda.

De acuerdo con el propio Artículo 14, Aerostar debía remitir a Puertos una notificación de Acción Adversa (*AA-Notice*) dentro del término de 180 días luego de la notificación preliminar. Aerostar reclama una compensación de más de \$138 millones, indicando que la aprobación de la Ley Núm. 206 de 2014, le impide cobrar como ingreso cargos al combustible de avión.

A la fecha, esta controversia generó dos litigios, los cuales fueron consolidados por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan. El mismo se encuentran en una etapa avanzada, pendiente resolución. El primer litigio se originó mediante una sentencia declaratoria que presentó Total Petroleum Puerto Rico Corp. contra Puertos.⁶ El segundo litigio es una acción civil de Puertos contra Aerostar.⁷

M. Gastos de Monitoreo o Auditoría

De conformidad a los Artículos 8.3, 8.4 y 8.5 del Contrato, Puertos tendrá la responsabilidad de fiscalizar el cumplimiento con las obligaciones de Aerostar y evaluar su desempeño, durante el término del mismo. Para lograr dicho objetivo, sin afectar las finanzas de Puertos, el contrato permite que un “auditor autorizado” o representante autorizado, conforme a la definición establecida en el contrato, examine, audite, inspeccione, revise, documente, entre otras actividades cualificadas, el cumplimiento con los estándares operaciones, mejoras capitales, acuerdo de uso y el cumplimiento con las leyes federales y estatales aplicables. Además, en el Contrato se asigna una partida de \$250,000.00 anuales, sujeto al ajuste por inflación, para dichas actividades, las cuales estarán sujetas a reembolso, por parte de Aerostar.

Puertos informó que, durante los años de 2013 al 2016 los gastos de auditoría incurridos por Puertos y reclamados a Aerostar para reembolso, ascendieron a \$342,200.00, atribuibles a la contratación de dos consultores independientes para fiscalizar el cumplimiento de Aerostar con

⁶ Total Petroleum Puerto Rico, Corp. vs. Aut. De los Puertos, et al. Caso Civil Núm. KAC2014-0148.

⁷ Aut. De los Puertos vs. Aerostar Airport Holding, LLC, Caso Civil Núm. KAC2014-0225.

algunas disposiciones del contrato. Durante el año 2017, Puertos no reclamó gastos de auditoría a Aerostar.

AÑO CALENDARIO	Gastos Reclamados, por Puertos	Gastos Reembolsados, por Aerostar
2013	\$1,500	\$1,500
2014	127,977.50	127,977.50
2015	69,222.50	69,222.50
2016	143,500.00	143,500.00
2017	0.00	0.00
	<u>\$342,200.00</u>	<u>\$342,200.00</u>

V. Eventos extraordinarios

El 20 de septiembre del 2017, Puerto Rico fue azotado por el huracán María, un huracán categoría 4 con vientos sostenidos de más de 155 millas por hora. El impacto del huracán María por Puerto Rico fue sin precedentes, causando daños alrededor de toda la isla. La propiedad del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín no fue la excepción.

El pasado 12 de octubre del 2017, Puertos circuló una misiva a Aerostar, según las disposiciones de la Sección 13.3 del Contrato titulada “*Damage and Destruction*”. La misma solicita se le notifique a Puertos cualquier incidente que causare daños y/o destrucción de la propiedad, cubiertos o no por una póliza de seguros, para que se comiencen inmediatamente los procesos de reparación, restauración y reconstrucción de las facilidades.

Aerostar confirmó recibo de la misiva por parte de Puertos mediante comunicación con fecha del 19 de octubre de 2017, según lo dispuesto en la Sección 13.3(a)(1) “*Casualty Notice*”. En dicha comunicación, Aerostar notificó que se encontraba en proceso de evaluación de los daños sufridos por el paso del huracán y el establecimiento de un plan de restauración. Una vez culminada dicha evaluación, Aerostar notificará a Puertos el plan finalizado, con las etapas de desarrollo para implementar el mismo

Índice de los Anejos

Anejo	Descripción
A	Estudio de Deseabilidad y Conveniencia
B	Solicitud de Cualificaciones (RFQ)
C	Informe del Comité de Alianza
D	Certificación Acuerdo de Transición de Servicios y cumplimiento con el requisito Parte 139 de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés)
E	Cartas de la Autoridad a Aerostar y Puertos fechada 28-febrero-2018
F	Carta de Aerostar a la Autoridad fechada 8-marzo-2018
G	Certificación de pagos anuales 2016 y 2017
H	Certificaciones sobre el rendimiento operacional del Aeropuerto
I	<i>Customer Service Plan ("CSP") 2017</i>
J	Licencias y Certificaciones 2016-2017
K	Certificaciones de Oficial Corporativo - Reservas de Deuda y Operacionales Anejo 1 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Primer Trimestre 2016 Anejo 2 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Segundo Trimestre 2016 Anejo 3 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Tercer Trimestre 2016 Anejo 4 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Cuarto Trimestre 2016 Anejo 5 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Primer Trimestre 2017 Anejo 6 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Segundo Trimestre 2017 Anejo 7 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Tercer Trimestre 2017 Anejo 8 del Anejo K - Certificación Oficial Corporativo - Cuarto Trimestre 2017
L	Pago de Contribuciones Anejo 1 del Anejo L - Certificación de Deuda Contributiva Anejo 2 del Anejo L - Certificación de Radicación de Planillas Anejo 3 del Anejo L - Certificación de Deuda del CRIM Anejo 4 del Anejo L - Certificación de Radicación de Planillas Propiedad Mueble Anejo 5 del Anejo L - Certificación de Deuda de Impuesto de Venta y Uso Anejo 6 del Anejo L - Certificación de Radicación Planillas Impuesto Venta y Uso Anejo 7 del Anejo L - Certificado de Cumplimiento ("Good Standing")
M	Certificación de saldo y <i>Transition Services Agreement</i> del 5 de octubre del 2015

- N Seguros 2016 y 2017
- O Certificación Cubierta de Seguros
- P Certificación relacionada a transferencias de interés