COPY

GOBIERNO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD PARA LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS DE PUERTO RICO

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM2:49

ACUSE DE RECIBO

FECHA: *15 de noviembre de 2024*

A: *Hon. Pedro R. Pierluisi Urrutia*
Gobernador
Gobierno de Puerto Rico
La Fortaleza
San Juan, Puerto Rico

DE: *Autoridad para las Alianzas Público-Privadas*

ASUNTO: *Informe anual de cumplimiento para el año 2021 con relación al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, suscrito entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico ("APPR") y Aerostar Airport Holdings, LLC.*

Favor acusar recibo.

OFICINA SECRETARIA DE LA GOBERNACIÓN, LA FORTALEZA
Hora 2:24
NOV 15 2024
Nombre
Firma

CC: *Lcdo. Javier Gómez Cruz, Secretario – Cámara de Representantes*
Yamil Rivera Vélez, Secretario – Senado de Puerto Rico

Informe Anual de Cumplimiento para el 2021

Arrendamiento Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín

20 de septiembre de 2024

GOBIERNO DE PUERTO RICO
AUTORIDAD PARA LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS DE PUERTO RICO

I. Introducción

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

Hacemos referencia al Contrato de Arrendamiento del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, fechado el 24 de julio de 2012 (en adelante, "Contrato"), suscrito entre la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, "Puertos") y Aerostar Airport Holdings, LLC. (en adelante, "Aerostar" o el "Arrendatario"). Dicho Contrato impone a Aerostar la responsabilidad de operar, mantener y realizar mejoras al Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (en adelante, el "Aeropuerto") de conformidad con ciertos estándares y otros requerimientos allí establecidos.

Este es un informe anual de cumplimiento (en adelante, el "Informe") que se rinde en cumplimiento con la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley Núm. 29 y cubre el desempeño de Aerostar durante el año 2021.

El Contrato constituye una Alianza, autorizada por la Administración Federal de Aviación (en adelante, "FAA", por sus siglas en inglés), entre otras entidades gubernamentales y, por ende, dicho contrato está sujeto a su evaluación.

Los términos en mayúscula que no se definen en este Informe tendrán el significado que se les atribuye en el Contrato.

II. Trasfondo de la Transacción

De conformidad con la Ley Núm. 29, previo al comienzo del proceso para el otorgamiento del Contrato, la Autoridad ordenó la preparación del Estudio de Deseabilidad y Conveniencia correspondiente, con el fin de determinar si era viable o recomendable el establecimiento de la Alianza. El estudio concluyó que era deseable y conveniente iniciar el procedimiento para establecer la Alianza. Tras esta conclusión, se iniciaron los procesos de solicitud de cualificaciones, declaraciones de cualificaciones y solicitud de propuestas para escoger a la entidad privada con la cual se establecería la Alianza.

El 19 de julio de 2012, el Comité de Alianza designado para evaluar las propuestas rindió su informe (en adelante, el "Informe del Comité"), detallando los objetivos para el establecimiento de la Alianza, describiendo los procesos llevados a cabo por la Autoridad, e informando sobre la selección de Aerostar y las razones conducentes a dicha selección. Según se ordena en la Ley Núm. 29, el Informe del Comité 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 ambos documentos el 17 de julio de 2012 mediante la Resolución Núm. 2012-17. Por su parte, la Junta de Directores de Puertos hizo lo propio el 18 de julio de 2012, mediante la Resolución Núm. 2012-028. Una vez aprobados, tanto el Informe del Comité como el Contrato fueron remitidos al funcionario del ejecutivo a quien el Gobernador, para ese entonces, le delegó la facultad para aprobar la Alianza (en adelante, el "Ejecutivo"). El Ejecutivo aprobó ambos documentos el 19 de julio de 2012. Luego de la correspondiente aprobación, Puertos y Aerostar firmaron el Contrato el 24 de julio de 2012. Posteriormente, el 26 de febrero de 2013, la FAA dio su aval al Contrato y, por consiguiente, el cierre financiero de la transacción se llevó a cabo el 27 de febrero de 2013 (en adelante, "Cierre Financiero").

III. Resumen de las Disposiciones Contractuales

El Contrato es un arrendamiento por un término de cuarenta (40) años, mediante el cual Puertos le cedió a Aerostar el derecho a operar, manejar, mantener, desarrollar y rehabilitar el Aeropuerto. Destacamos que, en un contrato de arrendamiento como este, que constituye a su vez una Alianza al amparo de la Ley Núm. 29, no se cede ni transfiere el título de propiedad sobre el Aeropuerto a Aerostar.

Durante el término del Contrato, 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 pactados, y retener para sí los ingresos y pagos correspondientes de las áreas subarrendadas. El propósito principal del arrendamiento, según estipulado en el Contrato, es que se opere el Aeropuerto de una forma confiable y segura y, que, mediante su operación, se promueva, facilite y mejore el comercio, turismo y desarrollo económico de Puerto Rico.

i. Operación y Mantenimiento

Bajo el Contrato se le concede a Aerostar el derecho a usar y operar el Aeropuerto como un aeropuerto público. Aerostar, por su parte, se compromete a operar y mantener el Aeropuerto

según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato, y a realizar y sufragar (totalmente o en parte,) ciertas obras y mejoras durante el término del Contrato.

Específicamente, Aerostar es responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la Sección 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales[1], conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate* (en adelante, el "Certificado de Operación Parte 139"), mediante el cual la FAA exige la adopción y cumplimiento con ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del Aeropuerto. Además, Aerostar asumió la responsabilidad de operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del *Airport Investment Partnership Program* (el "AIPP", por sus siglas en inglés). Cabe recordar, que el AIPP es el programa que sustituyó al programa piloto de privatización de la FAA bajo el cual se aprobó el Contrato, y mediante el cual se autorizan subvenciones para la ejecución de mejoras y proyectos en aeropuertos públicos como el Aeropuerto.

ii. Aerolíneas y otros Cargos

El Contrato establece las tarifas máximas que Aerostar puede cobrar de las aerolíneas en el Aeropuerto (en adelante, las "Tarifas"). El detalle del cómputo de las Tarifas (y otros cargos) está contenido en el acuerdo de uso que Aerostar suscribió con Puertos y con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto (en adelante, "Acuerdo de Uso"), y dicho cómputo está basado en información de ocupación y/o uso que las aerolíneas le presentan a Aerostar en reportes periódicos.

En virtud del Contrato, Aerostar también tiene derecho a cobrar y retener los ingresos provenientes de cargos o tarifas impuestas a los concesionarios del Aeropuerto (incluyendo, pero no limitado a, los proveedores de comida y bebida, detallistas y a los proveedores de transportación terrestre, entre otros ingresos relacionados a las actividades accesorias y suplementarias que se realizan en las instalaciones que componen el Aeropuerto y apoyan su operación.

iii. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago por adelantado (en adelante, el "Pago por Adelantado") y pagos anuales subsiguientes (en adelante, los "Pagos Anuales"). El Pago por Adelantado fue por la cantidad de $615 millones al momento del Cierre Financiero. Se acordó que los Pagos Anuales estuviesen basados en los siguientes parámetros:

[1] 14 C.F.R. Part 139

Año	Cantidad del Canon
1-5	Pagos fijos ascendientes a $2.5 millones por año, hasta el año 5.
6-30	Pagos variables equivalentes al 5% de los ingresos brutos del Aeropuerto por año, hasta el año 30.
31-40	Pagos variables equivalentes al 10% de los ingresos brutos del Aeropuerto.

iv. Servicios Policíacos y de Bomberos

Hasta la fecha de la enmienda suscrita el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, "TSA", por sus siglas en inglés). Se dispuso que 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 prestación de estos servicios. Para ello, Puertos y Aerostar establecieron un presupuesto de $2.8 millones para el primer año del Contrato. Para los años subsiguientes, las partes acordaron establecer un presupuesto anual a principios de cada año para estos fines.

No obstante, la Sección 3.17 del Contrato fue enmendada mediante enmienda suscrita en el 2015 y por el *Transition Services Agreement*, suscrito el 3 de octubre de 2015 (el "Acuerdo de Transición de Servicios"). Con esta enmienda, se transfirió la responsabilidad sobre la prestación de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia de Puertos a Aerostar, eliminando así tanto el requerimiento del reembolso de Aerostar a Puertos, como el desarrollo del presupuesto anual para estos fines.

Es decir que, previo a octubre del año 2015, Puertos era responsable de la prestación de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencias, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos servicios, sujeto al presupuesto anual que las partes acordaran. Ya para el año 2016 y prospectivamente, Aerostar asumió la responsabilidad de proveer estos servicios.

v. Reembolso por Gastos de Monitoreo

Bajo el Contrato, Puertos retiene el derecho a monitorear que la operación y mantenimiento del Aeropuerto se haga de conformidad con los términos y condiciones del Contrato y en cumplimiento con las leyes y reglamentos aplicables. Para estos propósitos, Aerostar tiene la obligación contractual de reembolsarle a Puertos hasta un máximo de $250,000.00 anuales (sujeto a un incremento anual por inflación), por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con el Contrato.

vi. Mejoras

Aerostar tiene la obligación de realizar ciertas mejoras durante el término del Contrato. Estas mejoras se clasifican e identifican de la siguiente forma:

- ✓ las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades*; ello, porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al Cierre Financiero del Contrato;
- ✓ las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso suscrito con las aerolíneas; y
- ✓ las mejoras de capital requeridas o necesarias según los estándares operacionales acordados.

Estas últimas incluyen las mejoras recomendadas en los informes anuales sobre la condición física o estructural de las facilidades y otras estructuras del Aeropuerto.

IV. Informe de Cumplimiento

La recopilación de información para este Informe se basó en varios requerimientos de información enviados a Aerostar. Se evaluaron los documentos provistos en contestación a los requerimientos y se cursaron solicitudes de información adicional (o de aclaración) mediante correos electrónicos y conferencias telefónicas.

El análisis de cumplimiento es el resultado de la evaluación de la información provista por Aerostar e información adicional obtenida mediante fuentes de información externa, tales como las páginas de internet oficiales de las agencias concernidas.

Para facilitar la comprensión del Informe, la evaluación de cumplimiento se basó en las clasificaciones identificadas y descritas a continuación:

- ✓ **Cumplimiento** – La asignación de esta calificación significa que Aerostar cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado según establecido en el Contrato.

- ✓ **Cumplimiento Parcial** – Se asigna esta calificación cuando se determina que, aunque Aerostar no cumplió a cabalidad con el requerimiento evaluado, cumplió sustancialmente con el mismo. Esta calificación puede asignarse cuando el requerimiento está compuesto por varias condiciones, elementos o parámetros, y aunque no se cumplió con todas, se cumplió con la mayoría de estas. Por ejemplo, esta calificación puede ser asignada cuando existe un requerimiento de acción en determinado tiempo y Aerostar ejecuta la acción a la que venía obligado a ejecutar, pero lo hace de forma tardía. Nótese, sin embargo, que la determinación de un Cumplimiento Parcial no aplica cuando en un ejemplo como el anterior, el tiempo es un factor determinante en la ejecución de la acción por parte del que está llamado a ejecutarla. Ello, por las consecuencias que podrían resultar de una ejecución a destiempo. Hay obligaciones de carácter crítico o de emergencia para las cuales se exige la acción inmediata o rápida por parte del obligado, por las implicaciones que puede tener un cumplimiento tardío. En éstas el tiempo de cumplimiento es parte esencial de la obligación.
- ✓ **Incumplimiento** – Se asigna esta calificación cuando Aerostar: (i) incumple con el requerimiento evaluado, (ii) cuando incumple con la mayoría de los elementos, condiciones o parámetros que componen el requerimiento evaluado, o (iii) cuando incumple con algún elemento crítico del requerimiento.

A continuación, se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2021, a tenor con los requisitos establecidos en el Contrato.

i. Pago Anual

El Artículo 2 del Contrato establece lo pertinente a los Pagos Anuales por los derechos concedidos en el arrendamiento. Según la Sección 2.1(c) del Contrato, del sexto (6to) año en adelante, hasta el año trigésimo (30mo), Aerostar debe realizar un pago anual variable, equivalente al cinco por ciento (5%) del ingreso bruto de los "Ingresos del Aeropuerto".[2] El término "Ingresos del Aeropuerto" (*Airport Revenues*) está definido en el Contrato como toda cuota, renta, tarifa, ingresos y cualquier otro tipo de cargos impuesto por el uso de las instalaciones del Aeropuerto, excluyendo las subvenciones (*grants*) gubernamentales (estatales o federales) y los ingresos provenientes del *Passenger Facility Charge* ("PFC", por sus siglas en inglés).[3] El Pago Anual

[2] Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, "*Airport Revenues*".

[3] El PFC es una tarifa al pasajero autorizada mediante legislación federal, *49 U.S.C. §40117*. El Contrato define PFC como "*the passenger facility charge as authorized under 49 U.S.C. §40117, or any predecessor or successor Law, and as approved by the FAA from time to time with respect to the LLM Airport Facility*." Esta tarifa se utiliza para la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Los proyectos son previamente aprobados por la FAA y se realizan, principalmente, con el fin de mejorar la seguridad y la capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas. La legislación permite a los aeropuertos cobrar hasta $4.50 por cada pasajero embarcado en aeropuertos comerciales.

deberá ser pagado dentro de los treinta (30) días siguientes a la entrega del estado financiero auditado requerido en la Sección 8.1(c)(ii) del Contrato, que dispone, a su vez, que el estado deberá ser presentado a Puertos dentro de los 120 días de finalizado el año reportado (de ordinario, el año finaliza al 31 diciembre).

Aerostar presentó evidencia de haber realizado el Pago Anual para el año 2021, el 29 de abril del 2022.[4] El pago se efectuó dentro del término estipulado; es decir, dentro de los treinta días de emitido el estado financiero auditado. Además, Aerostar proveyó: (i) copia del estado financiero correspondiente a dicho año y (ii) ofreció información pertinente a la base para el cómputo del Pago Anual para el año 2021.[5]

Según la explicación ofrecida, el cómputo del Pago Anual para el año 2021 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el año 2021	**$150,146,600.00**
Reembolso de utilidades-electricidad	(1,069,856.00)
Reembolso de utilidades-agua	(405,397.00)
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	**$148,671,348.00**
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	**$7,433,567.00**

Se aclara que, a partir de los estados financieros preparados desde el año 2019, Aerostar adoptó la instrucción *FASB ASC 606*, en la cual se modifica la forma en la que se presentan los ingresos de la compañía. En síntesis, bajo esta instrucción, Aerostar hace un estimado de los ingresos anuales por el término completo del Contrato. Es decir, hace una proyección de ingresos totales durante la vigencia del Contrato (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) y se prorratea dicha cantidad por los años del Contrato. De otra parte, y según surge de la explicación sobre el cómputo del Pago Anual, Aerostar incluye en su informe de ingresos la cantidad de dinero que recobra del pago de utilidades de sus inquilinos. Por tal razón, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos (*revenue share*), se descuenta esta cantidad de dichos ingresos.

De conformidad con lo anterior, el 29 de abril del 2022, Aerostar efectuó el Pago Anual a Puertos por la cantidad de **$7,433,567.00** mediante transferencia electrónica.

[4] Véase **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 29 de abril del 2022 por la cantidad de $7,433,567.38 por concepto del pago anual variable para el año 2021 e información sobre la base para el cómputo de este pago.

[5] Véase **Anejo B**, Estado Financiero Auditado de Aerostar Airport Holdings para el 31 de diciembre de 2021, preparado por PWC y con fecha del 4 de abril de 2022.

Conforme a la evaluación de las disposiciones aplicables del Contrato y de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con el Pago Anual para el año 2021.

ii. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. 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 (en adelante, los "Estándares Operacionales"); (ii) el Acuerdo de Uso); y (iii) la ley aplicable incluyendo el Certificado de Operación Parte 139, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 [6] y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA, entre otras).

Estándares Operacionales

Los Estándares Operacionales, el Manual de Certificación del Aeropuerto, el Plan de Emergencias y el Programa de Seguridad del Aeropuerto conforman el catálogo de requisitos mínimos con los que e Aerostar debe cumplir para la operación y mantenimiento efectivo y seguro del Aeropuerto. Los Estándares Operacionales requieren que Aerostar prepare un plan operacional siguiendo los parámetros, métricas e informes que en los mencionados documentos se establecen. En cumplimiento con esta obligación (Artículo 6 de Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso), en el 2015 Aerostar preparó y presentó su Plan de Operaciones con fecha de noviembre del 2014. Su Plan de Operaciones incorpora los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del año 2016). Establece los requerimientos legales/regulatorios y las acciones que se tomarán para asegurar el mantenimiento adecuado y seguridad de las instalaciones del Aeropuerto. Se excluyen de este plan las instalaciones del aeródromo (*airfield*).
2. *Airfield Operating Standards Plan* (revisado en febrero del año 2016). Incluye las guías y parámetros mínimos para el manejo del aeródromo de manera que se asegure su operación continua y segura para minimizar su deterioro y los daños imprevistos a sus estructuras y sistemas.
3. *Capital Asset Management Plan*. Identifica el desarrollo y ejecución de proyectos dirigidos al mantenimiento y preservación de los activos del Aeropuerto y la responsabilidad fiscal en su manejo por parte de Aerostar.
4. *Environmental Sustainability Plan*. Identifica los requerimientos legales/ regulatorios para la planificación sustentable de la operación, desarrollo o remodelación de las

[6] Secciones del *Airport Cerification Manual* fueron revisadas el 24 de febrero de 2021, el 2 de diciembre de 2021 y posteriormente el 31 de marzo de 2022. Todas las revisiones a las secciones fueron aprobadas por la FAA.

instalaciones del Aeropuerto. Dispone que Aerostar adopte ciertos estándares de diseño y construcción a estos efectos.

5. *Safety and Safety Management Systems Plan* (revisado en marzo del año 2019). Establece los requisitos mínimos para la operación segura del Aeropuerto, incluyendo los parámetros que deben establecerse o seguirse para garantizar la seguridad de los empleados y el público.
6. *Wildlife Hazard Management Plan* (revisado el 25 de febrero de 2021). Define los estándares y procedimientos para el manejo y/o disminución de los riesgos provocados por la vida silvestre.[7]
7. *Airport Security Program* (secciones enmendadas en mayo, junio y octubre del año 2021). Identifica los roles y responsabilidades de Aerostar, la participación de las agencias de ley y orden y los recursos que se emplearán para asegurar la seguridad del Aeropuerto.
8. *Airport Emergency Management Plan* (secciones revisadas el 24 de febrero de 2021, 10 de diciembre de 2021, 31 de marzo de 2022, y el 22 de mayo del 2022). Describe las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.
9. *Customer Service Management Plan* (revisado en mayo del 2017). Detalla las medidas que Aerostar empleará para proveer un servicio al cliente de óptima calidad.

Con el fin de medir la implementación y ejecución de los planes arriba mencionados, la Sección 1.2.5 de los Estándares Operacionales requiere que anualmente Aerostar prepare y presente los siguientes informes (en adelante, los "Informes Requeridos"):

1. Rendimiento Operacional (*Operational Performance Report*)
2. Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones (*Facilities Conditions Assessment*, "FCA" por sus siglas en inglés)
3. Resumen del Tráfico Aéreo (*Air Traffic Summary*)
4. Programa de Mejoras Capitales (*Capital Improvement Program*)
5. Informe de Sustentabilidad (*Sustainability Report*)
6. Evaluación de Mecanismos de Protección (*Safety Assessment Report*)
7. Informe de Emergencia (*Emergency Report*) (si aplica)
8. Informe de Nivel de Servicio (*Level of Service Report*)

El resumen de los hallazgos de la mayoría de los Informes Requeridos está contenido en el Informe Anual del Arrendatario o *Lessee Annual Report* (en adelante, "LAR", por sus siglas en inglés). El LAR es, en esencia, el informe sobre el rendimiento operacional de Aerostar basado en los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales. Cabe destacar que el informe sobre

[7] Según se indica y se incluye en el LAR del año 2021, el *SJU Wildlife Hazard Management Plan* fue modificado y aprobado por la FAA el 25 de febrero de 2021.

la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en informes separados.

En cuanto al Programa de Mejoras Capitales (en adelante, "CIP" por sus siglas en inglés), los Estándares Operacionales establecen que dicho programa incluya la siguiente información:

- ✓ Resumen ejecutivo con introducción y trasfondo;
- ✓ Metodología utilizada para priorizar los proyectos e información de los estudios y trabajos realizados para identificar los proyectos;
- ✓ Plan de acción correctiva para las instalaciones identificadas en el FCA en condiciones razonables, pobres y/o críticas; e identificar su prioridad bajo las categorías de: Crítico, Alto o Bajo;
- ✓ Descripción de las mejoras capitales planificadas para los primeros 5 años del CIP; y
- ✓ Estimado de costos para todos los proyectos planificados en el término de 0-10 años, incluyendo la identificación de potenciales fuentes de fondos.

A continuación, un resumen de los hallazgos encontrados y la correspondiente calificación de cumplimiento asignada por reporte:

Reporte	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Operational Performance Report	**CP**	No se cumplieron con todas las métricas del reporte. Se suscitó una incursión en el *aeródromo (airfield)* cuando el estándar es cero incursiones. No se tomaron medidas sobre el tiempo máximo de espera en el área de reclamo de equipaje ni para el tiempo de espera para taxis. Adujo Aerostar, que esto se debió a la emergencia de la pandemia provocada por el COVID-19. El proyecto para la protección contra rayos no ha sido completado para los terminales B y D. Tampoco se cumplió con la métrica para algunos tiempos de respuestas y reparación para categorías tales como: puentes de carga, sistemas para el manejo de equipaje, sistemas para el transporte de pasajeros y el clima en los terminales. Por todo lo anterior, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial.
Facilities Conditions Assessment[8]	**CP**	Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares de Operación, la compañía de ingeniería contratada **no indicó** si Aerostar había atendido los hallazgos del FCA del año anterior. No obstante, se identificaron los proyectos de mejoras capitales completados y los que estaban en progreso. El reporte tampoco

[8] Véase **Anejo C**, Resumen Ejecutivo del Informe sobre la Condición de las Facilidades al 2021, preparada por *DC Engineering Group, P.S.C.* en abril del 2022, correspondiente al LAR 2021 v. 2020 (*Facility Condition Assessment Report*).

		identifica la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Según el resumen ofrecido, la condición de las estructuras que componen el Aeropuerto se describe como sigue: 1. Terminales: Terminal A – en condición "Excelente"; Terminales B y C - en condición "Muy Buena" y Terminal D - cerrado al público por renovaciones; 2. Otras áreas tales como al área central, techos y sector de tierra (*landside):* descrito como en buenas condiciones, pero se recomiendan trabajos de mantenimiento y trabajos para atender filtraciones en techos. 3. Pista aérea, puentes, unidades de aires: En general, la condición fue descrita como "Buena" y "Excelente". Se identificaron áreas en los *aprons* con problemas de filtraciones y de iluminación, los cuales se estaban atendiendo al momento de la inspección. En los puentes de abordaje de pasajeros se reportaron problemas con pisos deteriorados. 4. Cuartos mecánicos y eléctricos: En términos generales, estos fueron descritos como en "Buenas" condiciones. Se recomendaron ciertas reparaciones y trabajos de mantenimiento. 5. Vehículos: Estos fueron descritos como en "Excelente" condición.
Air Traffic Summary	**CP**	Según la información incluida en el LAR, Aerostar no cumplió con reportar todas las métricas requeridas. Aerostar no está recopilando ni reportando los datos por mes sobre la cantidad de pasajeros en Origen y Destino (*O&D*) ni Conectando bajo la categoría de Actividad Comercial. No obstante, sí reportó los datos para ambas categorías por año. Aerostar tampoco recopiló, ni reportó información sobre la cantidad de Pasajeros en Horas Pico (*Peak Hour Passengers*).
Capital Improvement Program[9]	**C**	Aerostar presentó su Programa de Mejoras Capitales 2022-2026 a Puertos el 20 de abril de 2022. Puertos lo aprobó mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2022. El CIP incluye la información requerida en los Estándares Operacionales.
Sustainability Report	**C**	Se reportó disminución en el reciclaje de desperdicios sólidos. Aerostar informó que, debido a restricciones en el mercado, solo se recicló cartón en el 2021.
Safety Report	**C**	En el Apéndice H del LAR del 2021 se incluye una matriz con información detallada de los incidentes de seguridad registrados durante el año reportado, con indicación de su ámbito, probabilidad de ocurrencia e impacto, entre otra información

[9] Véase **Anejo D,** Carta de trámite y otra información relacionada al Programa de Inversión de Capital para el periodo que cubre del 2022 al 2026 (CIP 2022-2026); copia del 2022-2026 CIP (04-20-2022)(Final).pdf; y evidencia de aprobación de Puertos.

		pertinente. Para el 2021, la mayoría de los incidentes reportados fueron de bajo impacto y baja probabilidad.
Security Assessment Report	**C**	Aerostar informó que para el 2022 se solicitaron una serie de enmiendas al programa de seguridad del Aeropuerto.
Emergency Report	**C**	Para el 2021, se reportaron un total de 54 alertas de posibles emergencias, seis (6) más que el año anterior. Se evaluaron los recursos y mecanismos para responder y manejar emergencias y se identificaron áreas para mejorar con las medidas correctivas correspondientes. En octubre del 2021 se realizó un ejercicio o simulacro para evaluar las áreas de respuesta y recuperación ante la amenaza de un tsunami. El informe refleja algunas áreas de mejoras y recomendaciones. De interés, el informe reflejó la necesidad de capacitación específica en *lifeline.*
Level of Service Report	**CP**	Aerostar informó que debido a la pandemia provocada por el COVID-19 no se realizaron encuestas de servicio en el 2021. Al respecto, Aerostar produjo comunicaciones intercambiadas con Puertos en el 2020 sobre *Notice of Delay Event* al amparo de la sección 15.2 del Contrato. Bajo esta sección se puede excusar la demora o interrupción en el cumplimiento con una obligación contractual a una parte, si se cumplen con las condiciones allí establecidas.[10] De la información provista, no surge que Aerostar le advirtiera a Puertos sobre su inhabilidad de cumplir con la obligación de realizar las encuestas en el 2021 y cumplir con este informe, según lo requerido en el Contrato. Por tanto, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación. Refiérase a la sección de este informe sobre Acciones Adversas, Compensación y Eventos de Demora para el detalle sobre estas comunicaciones.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

La sección 3.4 (e) del Acuerdo de Uso le requiere a Aerostar remitir a las Aerolíneas Signatarias copia de los Informes Requeridos dentro del término de 60 días luego de culminado el año. En cumplimiento con esta obligación, Aerostar produjo evidencia de un correo electrónico con fecha del 1 de marzo de 2022 mediante el cual le envió a las Aerolíneas Signatarias un enlace que incluye el LAR del año 2021.[11]

[10] Véase **Anejo E,** intercambio de cartas entre Aerostar y Puertos relacionadas con el *Notice of Delay Event* emitido por Aerostar como resultado de la pandemia del COVID-19, con fechas d 19 de marzo de 2020; 6 de abril de 2020; 16 de abril de 2020 y 24 de abril de 2020.

[11] Véase **Anejo F** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar del 1 de marzo de 2022 a las Aerolíneas Signatarias con enlace al LAR del año 2021.

Luego de evaluar el LAR del año 2021[12], se considera que Aerostar está en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con los requerimientos operacionales establecidos en los Informes Requeridos.

iii. Licencias y Certificaciones

El Artículo 3.4(c) del Contrato requiere que Aerostar obtenga, renueve y mantenga vigentes todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones necesarias para la operación del Aeropuerto y para llevar a cabo sus responsabilidades bajo el Contrato. Aerostar comunicó que posee todas las certificaciones, licencias y demás autorizaciones requeridas para la operación del Aeropuerto. A tales efectos, se le solicitó que enviara evidencia de ello.

A continuación, un resumen de los permisos y autorizaciones provistas por Aerostar, con indicación de su estatus de cumplimiento para el año evaluado.

Permiso	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Permiso de Operación de Fuente de Emisión	C	Aerostar proveyó evidencia de permiso de operación de fuente de emisión para quince (15) generadores eléctricos ubicados en los distintos terminales y otras ubicaciones en el Aeropuerto. El permiso tiene fecha de emisión del 4 de mayo de 2021 y vigencia por un término de cinco (5) años.
Permiso de Uso ("Permiso Único")[13]	C	Se presentó evidencia del Permiso Único ("PU") para las siguientes áreas: aeroparque; estacionamiento multipisos y edificio de rescate; Terminal A; Terminal B; Terminal C y oficinas administrativas. De los documentos provistos por Aerostar y correos electrónicos intercambiados con personal de Aerostar, surge que para el 2021 el Terminal D estaba abierto o parcialmente abierto al público. Aerostar no produjo un PU para este terminal o para las áreas abiertas al público. Tampoco produjo evidencia de haber renovado las licencias y certificaciones que forman parte de este permiso. Aerostar alegó que para el 2021, la construcción del Terminal D aún estaba en curso y que por ello le cobijaba el Permiso de Uso del 2013 que cubre el Terminal D y no tiene fecha de expiración. Sin embargo, con la enmienda a la Ley 161-2009, según enmendada, Ley para la Reforma del Proceso de

[12] Véase **Anejo G**, Informe Anual del Arrendatario para el año 2021 (2021 v. 2020, *Lessee Annual Report*)
[13] Véase **Anejo H**, Permisos Únicos emitidos para las facilidades en operación en el Aeropuerto. Nota: el Permiso Único incluye el permiso de uso, certificación para la prevención de incendios y licencia sanitaria.

		Permisos de Puerto Rico, que creó el PU, se requirió que en la medida en que las certificaciones de bomberos y de salud ambiental, entre otras que sí tienen fecha de expiración, fueran expirando, se debía obtener el PU correspondiente. Conscientes de que la transición al PU provocó muchas dudas en la comunidad regulada, consideramos que esto fue una desviación menor. Aersotar demostró que al terminar los trabajos de construcción en el Terminal D obtuvieron el PU correspondiente.
Cubierta bajo Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	C	El Aeropuerto tiene cubierta bajo el permiso general Núm. PRR053267. Para obtener cubierta bajo este permiso, la facilidad presentó un *Stormwater Pollution Prevention Plan* ("SWPPP", por sus siglas en inglés) para el manejo de aguas de escorrentía provenientes de actividad industrial. El SWPPP requiere que se presenten unos informes trimestrales de monitoreo para ciertos parámetros. En una búsqueda del portal de cumplimiento de la *Environmental Protection Agency* ("EPA" por sus siglas en inglés) surge que Aerostar no cumplió con la presentación de dichos informes para el año en evaluación.[14] Cuando se preguntó sobre el particular, Aerostar comunicó que esto se debió a problemas técnicos con la plataforma de la EPA que no les permitieron subir los informes a tiempo. Corroboramos esta información con el Ing. Sergio Bosques de la EPA, quien confirmó que los muestreos y los informes que se preparan para documentar sus hallazgos fueron realizados por Aerostar.[15]
Autorización de Descarga de Aguas Residuales[16]	C	Se proveyó copia del Permiso Núm. AUA-E-10-102-009, emitido el 25 de agosto de 2020, con fecha de efectividad al 1 de octubre de 2020 y expiración al 30 de septiembre del 2025.
Certificado de Operación del Aeropuerto	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Se proveyó evidencia de la inspección anual realizada por la FAA durante el mes de febrero del año 2021. Según la carta de la FAA con fecha del 15 de marzo de 2021, la agencia

[14] Váyase a la página web del *United States Environmental Protection Agency*, *Enforcement and Compliance History Online (ECHO)*, a la siguiente dirección: https://echo.epa.gov/detailed-facility-report?fid=110067377966&ej_type=sup&ej_compare=US .

[15] Véase **Anejo I,** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar con fecha del 26 de diciembre de 2023 sobre el permiso NPDES y la presentación de sus informes.

[16] Véase **Anejo J**, Autorización para la Descarga de Aguas Residuales, Permiso Núm. AUA-E-10-102-009.

		hizo dos señalamientos de incumplimiento con los estándares de la Parte 139.[17] Según surge de la propia carta y de la evidencia fotográfica en ella incluida, estos fueron corregidos.
Certificado de Registro de Comerciante[18]	C	Aerostar obtuvo la renovación de su Certificado de Registro de Comerciante con Número 0538968-0278 el 1 de julio de 2021 con vigencia hasta el 30 de junio de 2023.
Plan de Reciclaje[19]	C	Se proveyó evidencia del Plan de Reciclaje remitido al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales con vigencia desde el 17 de noviembre de 2020 hasta el 17 de abril de 2022.
DACO Operación de Estacionamiento Público[20]	C	Aerostar presentó evidencia de su Licencia Número SJ-14623-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico, emitida por el DACO el 11 de febrero de 2021, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2022. Se presentó también evidencia de la Licencia Número SJ-17657-EST para Negocio de Área de Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico de tiempo extendido (*long-term parking*) con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2022.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

iv. Reservas para Cubrir Operación y Deuda

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

[17] Véase **Anejo K,** Carta de la FAA del 15 de marzo de 2021 a Puertos sobre inspección anual.
[18] Véase **Anejo L**, Certificado de Registro de Comerciante.
[19] Véase **Anejo M**, Carta de trámite sobre presentación del Plan de Reciclaje al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales.
[20] Véase **Anejo N,** Licencias emitidas por DACO para la operación de estacionamientos públicos multipisos y de tiempo extendido (*Long-Term*) para vehículos de motor, Lic. Núm. SJ-14623-EST y SJ-17657-EST.

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 Reservas requeridas bajo el Artículo 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que mantiene Reservas que cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e indicó que para el 2021 los balances de las cuentas donde se mantienen las Reservas eran los siguientes:

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	**$17,495,750**
Reserva de Deuda	**$31,649,384**

Aerostar suministró copias de los *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2021.[21] Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

v. Pago de Contribuciones

El Artículo 3.11(a) del Contrato dispone 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 (en adelante, "IVU"). Sobre el IVU, precisamos que, la Sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011 (en adelante, "Código 2011"), excluye de la definición de Servicios Tributables, para propósitos del IVU, los servicios ofrecidos por el Gobierno de Puerto Rico. El término "Gobierno de Puerto Rico", según definido por el Código 2011, "incluirá a personas que actúen u operen en o a nombre de este." Consistente con ello, en el *Closing Agreement*, suscrito en diciembre del año 2012 entre Puertos, Aerostar y el Departamento de Hacienda, como consecuencia del Contrato, se reiteró que Aerostar no estaría sujeto al pago de IVU por los cargos que recaude como resultado del Contrato. Además, en dicho acuerdo también se dispuso que el Pago por Adelantado y los Pagos Anuales por Aerostar, también estarían exentos del pago de IVU.

Aerostar comunicó que está en cumplimiento con todas las obligaciones contributivas arriba descritas 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 ("CRIM"); (iii) certificación de deuda por concepto de patentes del Municipio de Carolina; (iv)

[21] Véase **Anejo O**, *Officer's Certificates* para todos los trimestres del 2021 firmado por el principal oficial financiero de Aerostar, certificando cumplimiento con las Sección 3.8 del Contrato y la Sección 8.1(d) del Acuerdo de Uso.

certificación de deuda de IVU del Departamento de Hacienda; y (v) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble.

Obligación contributiva	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Planillas de Contribución sobre Ingresos	**C**	Se proveyó evidencia de radicación de las planillas de contribución sobre ingresos de Aerostar para el año 2021. Además, mediante Certificaciones de Deuda, emitidas por el Departamento de Hacienda, se corroboró que Aerostar no tenía deudas, por ningún concepto, para el periodo bajo evaluación.
Declaración de Volumen de Negocios	**C**	Se proveyó copia de la Declaración sobre Volumen de Negocio para el año 2021. Se incluyeron certificaciones negativas del CRIM sobre deuda por todos los conceptos y de propiedad inmueble.
Patente Municipal	**C**	Se presentó evidencia de la Patente Municipal para el año fiscal 2021-2022 emitida por el Gobierno Municipal Autónomo de Carolina con vigencia hasta el 30 de junio de 2022.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	**C**	Se presentó evidencia de la planilla radicada.
Planilla Mensual de IVU	**C**	Se proveyeron las planillas mensuales para los meses de enero a diciembre del año 2021 y una certificación de cumplimiento.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

En consideración a lo anterior, según se desprende de la evidencia presentada, se considera Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con sus obligaciones contributivas para este año.

vi. Pagos por Servicios de Rescate, Bomberos y Seguridad

Originalmente, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos tenía la responsabilidad de proveer los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, según 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 prestación 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 porciento correspondiente de conformidad con el *Consumer Price Index* ("CPI", por sus siglas en inglés) aplicable.

Posteriormente, el 2 de octubre de 2015, la sección 3.17 del Contrato fue enmendada para transferir la responsabilidad por el pago de los servicios policíacos, de bomberos y de emergencia de Puertos a Aerostar.

En cumplimiento con esta obligación, Aerostar indicó que los gastos incurridos para el año 2021 en servicios policíacos, de bomberos y de emergencia totalizaron **$3,175,118.00** que se desglosan en las siguientes categorías:

- ✓ Rescate y Bomberos ("ARFF", por sus siglas en inglés) - $118,872.74
- ✓ Seguridad ofrecida por el Negociado de la Policía de Puertos - $986,236.46
- ✓ Seguridad privada ofrecida por la compañía Ranger American - $2,070,009.00

Aerostar presentó evidencia de facturas y pagos a proveedores de servicios de rescate y bomberos en el Aeropuerto.[22] Aerostar también presentó facturas, evidencia de pago y contratos para los servicios de seguridad provistos por el Negociado de la Policía de Puerto Rico y por la compañía privada de seguridad aquí identificada.[23]

En consideración a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

vii. Mejoras Capitales

El Artículo 4 del Contrato dispone lo pertinente a la obligación de Aerostar de llevar a cabo ciertos proyectos capitales (en adelante, "Proyectos Capitales"). Los Proyectos Capitales incluyen cualquier compra, arrendamiento capital (según este término es definido en el Contrato), desarrollo, mejora o renovación de un activo fijo utilizado en la operación del Aeropuerto.[24]

Específicamente, se le requiere a Aerostar ejecutar los Proyectos Capitales definidos en los Anejos 13 y 17 del Contrato; el primero, sobre mejoras que debían desarrollarse prontamente luego del Cierre Financiero, referidas como, *General Accelerated Upgrades*, y el segundo, sobre mejoras capitales acordadas con algunas aerolíneas, antes del Cierre Financiero, referidas como, *Airline Capital Improvements*. Además, se establece la obligación de Aerostar de llevar a cabo otras mejoras o Proyectos Capitales que se requieran durante el término del Contrato para

[22] Aerostar presentó facturas y evidencia de pago de éstas a proveedores de servicios relacionados a bomberos y rescate. Algunos de los proveedores identificados en las facturas provistas son: North Sight Communications, Inc.; Industrial Fire Products Corp.; Allied 100, LLC y Liferafts Incorporated of Puerto Rico, entre otros.
[23] Véase **Anejo P,** facturas por servicios de seguridad provistos por el Negociado de la Policía de Puerto Rico y Ranger American.
[24] Véase Artículo 1, sección 1.1 del Contrato.

mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con los Estándares Operacionales y las leyes y reglamentos aplicables.

Consistente con el mencionado Artículo 4, el Artículo 6 del Acuerdo de Uso reitera las obligaciones de Aerostar en lo pertinente a los Proyectos Capitales, en beneficio y acuerdo con las Aerolíneas Signatarias. En su Sección 6.1, el Acuerdo de Uso le requiere a Aerostar la ejecución "diligente" de los *Initial Capital Projects*, identificados en su Anejo "J". Además, en su Sección 6.2, alude a los compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs (*PFC Commitments*) al momento del Cierre Financiero, los cuales están identificados en su Anejo "K". Asimismo, en el Acuerdo de Uso se establecen los acuerdos y procesos para el desarrollo de otros Proyectos Capitales, tales como aquellos propuestos por Aerostar o aquellos que son ordenados por ley o reglamento.

En resumen, las siguientes son las fuentes principales para la ejecución y desarrollo de proyectos o mejoras capitales por parte de Aerostar:

1. *General Accelerated Upgrades* – ocho (8) mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres (3) meses, luego del Cierre Financiero y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho (18) meses, posteriores a este;

2. *Airline Capital Improvements* – mejoras a las facilidades de tres aerolíneas con las que Puertos se obligó mediante acuerdos previos al Contrato (o al Cierre Financiero) y que, de Puertos no haber completado al momento del Cierre Financiero, Aerostar asumiría la responsabilidad de completarlos;

3. *Initial Capital Projects* – 22 proyectos definidos en el Anejo "J" del Acuerdo de Uso o Anejo "F" del Plan de Transición, que debían desarrollarse con premura, ya que, según lo acordado por Aerostar y las Aerolíneas Signatarias, eran necesarios para mejorar la condición del Aeropuerto a una óptima, conforme a los Estándares Operacionales;

4. *PFC Commitments* – proyectos o mejoras autorizados por la FAA, principalmente, con el fin de mejorar la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales. El desarrollo de estos proyectos es sufragado mediante el cobro de tarifa especial a los pasajeros que es autorizado por la FAA.

5. *Capacity Enhancement Plan* o "CEP" – un plan consistente en tres (3) fases para reconfigurar y aumentar la capacidad o espacio de los terminales en el Aeropuerto. Este plan fue acordado en el Plan de Transición y está sujeto a las disposiciones del Acuerdo de Uso (Según la información provista por Aerostar, el CEP se completó en julio del 2018); y

6. *Capital Improvement Program* o "CIP" – documento de planificación requerido por el Plan para el Manejo de Activos de Capital (*Capital Asset Management Plan*) que exigen los Estándares Operacionales. En este se identifican los proyectos o mejoras necesarias para

mantener el Aeropuerto en condiciones óptimas que, a su vez, surgen de la evaluación anual de las condiciones de las instalaciones del Aeropuerto.

A continuación, discutimos el cumplimiento de Aerostar con su obligación de desarrollar y completar mejoras y/o Proyectos Capitales. Para este Informe, nos limitamos a discutir el cumplimiento de Aerostar con las mejoras y proyectos que debió implementar, desarrollar o completar durante el año bajo evaluación.

a. Initial Capital Projects

Según se describe arriba, bajo esta categoría se identificaron veintidós (22) proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición[25], en el cual se dispuso que estos se completarían entre los años 2012 al 2015. A continuación, el estatus del progreso de los proyectos trabajados durante el 2021:

Núm.	Nombre del Proyecto	Estatus al 2021	Costo estimado/final	Comentarios
1.	*Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A."*	Pendiente de inicio	$4.8M	El proyecto pasó de ser un *Design-Bid-Build* a un *Design-Build*. El proyecto inició en el cuarto trimestre del año 2023.
2.	*Repair Existing Ramp, Apron and Taxiway Concrete Surfaces*	Completado	$380K	Según informado por Aerostar, el proyecto se completó en septiembre del año 2021.

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el 2021, Aerostar no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que se ejecutarían con prontitud, dentro de los tres años luego del Cierre Financiero. Al año 2021, aún estaba pendiente de inicio 1 de los 22 proyectos; a saber, el identificado como: *Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal "A"*.

Por ende, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

b. PFC Commitments

Bajo esta categoría recaen los proyectos sufragados, parcial o totalmente, con fondos provenientes del *Passenger Facility Charge* (en adelante, el "PFC"). Reiteramos que el *PFC* es una tarifa al pasajero autorizada mediante legislación federal[26] que se utiliza para sufragar la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Dichos proyectos son previamente

[25] Véase **Anejo Q,** Exhibit F del Plan de Transición y CEP.
[26] 49 U.S.C. §40117

aprobados por la FAA y se realizan principalmente con el fin de mejorar la seguridad y la capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.

Según la información que obra en la página de la FAA, desde el año 1993 al 31 de diciembre del año 2021, al Aeropuerto se le han aprobado fondos PFCs que ascienden a $594,010,551. Dichos fondos expiran el 1 de septiembre del 2027.[27]

En resumen, los fondos PFCs se manejan de la siguiente forma:

- ✓ se trabaja una solicitud de autorización de la FAA para el proyecto y la consecuente tarifa que se le impondrá a los pasajeros por parte de las aerolíneas;
- ✓ la FAA autoriza;
- ✓ las aerolíneas cobran la tarifa correspondiente a los pasajeros;
- ✓ los ingresos de los PFCs se depositan en una cuenta restricta para estos propósitos; y
- ✓ de esta cuenta, Aerostar se reembolsa las facturas pagadas de los proyectos autorizados.

Según la información provista por Aerostar, desde el año 2014 hasta el 2021, Aerostar ha recolectado un total de **$137,453,087.00** por concepto de PFCs y ha recobrado, mediante reembolsos, un total de **$137,770,446**.00.

A continuación, el listado de los proyectos en el Aeropuerto que se han beneficiado de estos fondos desde el año **2014 hasta el 2021**:

1. *Terminal Capacity Enhancement Program ("CEP")*
2. *Taxiway November Reconstruction*
3. *Airport Perimeter Security System*
4. *Environmental Assesment for the Runway 8/26 ROFA and Drainage System Rehabilitation*
5. *Wildlife Management Equipment*
6. *Airport Master Plan Update*
7. *Replacement ARFF Trucks and Equipment*
8. *Taxiway Sierra Reconstruction*
9. *Runway 8/26 Overlay*

Cabe señalar que los fondos PFCs también se utilizan para la preparación de las solicitudes de autorización de proyectos y para el reembolso de ciertos pagos de deuda.

c. Capital Improvement Program: Proyectos Capitales

La Sección 4.4.6 del Plan de Operaciones, requiere que, según la evaluación anual sobre la condición de las instalaciones que surge del FCA y el resumen del tráfico aéreo (en adelante, *Air Traffic Summary* o "ATS", por sus siglas en inglés), anualmente se prepare el CIP en el que se identifican y priorizan los proyectos necesarios a corto, mediano y largo plazo para atender los

[27] Váyase a la página web *Federal Aviation Administration*, *Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2021*, a la siguiente dirección https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/airports/pfc/monthly_reports/2021/airports.pdf

hallazgos del FCA y cualquier otro estudio de planificación. El CIP debe priorizar los proyectos, identificar aquellos que son elegibles para recibir fondos de la FAA e identificar los requisitos ambientales necesarios para su implementación o desarrollo. Además, Aerostar deberá presentarlo a Puertos, anualmente, para su aprobación.

Aerostar presentó a Puertos su Programa de Mejoras Capitales para el periodo comprendido entre los años 2022-2026 el 20 de abril de 2022.[28] Puertos lo aprobó mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2022. El CIP presentado por Aerostar incluye la información requerida en los Estándares Operacionales. El documento incluye un resumen ejecutivo, descripción de la metodología utilizada para priorizar los proyectos, descripción de los proyectos con sus estimados de costos, e indicación sobre la procedencia de los fondos para su desarrollo.

Aerostar incluyó además la tabla que se ilustra a continuación en la que se identifican los proyectos propuestos para el término cubierto por el CIP. De aquí se desprende, que la inversión estimada durante los 5 años que cubre el CIP asciende a **$174,178,754.00** provenientes de una combinación de fondos privados y subvenciones. Aunque no se especifica la cantidad de fondos privados versus los fondos provenientes de subvenciones a invertirse en los proyectos identificados, destacamos que bajo el ***Airport Improvement Program*** ("AIP" por sus siglas en inglés) las subvenciones otorgadas pueden cubrir hasta un 75% de los costos elegibles.

[28] Véase **Anejo D**, *Capital Improvement Program* (CIP 2022-2026) del 20 de abril del 2022.

AEROSTAR AIRPORT HOLDINGS LLC	Luis Muñoz Marín International Airport	CIP 2022 - 2026	
		Version 01	April 20, 2022
	Capital Improvement Program	**P&D | Facilities | Compliance**	

Five-Year CIP Summary

#	Project	Cost Estimate	AIP	PFC	Duration
1	ICE Office Facilities	$3,364,754			2022
2	Installation of Apron Floodlights	$1,820,000		✔	2022
3	North/South Car Rental Center	$1,060,000			2022
4	Roof Fans and BHS Project	$650,000			2022
5	Taxiway H Pavement Reconstruction	$7,140,000	✔		2021 - 2023
6	Terminal A Rehabilitation (Design & Construction)	$22,730,000		✔	2022 - 2025
7	Terminal D FIS Reconstruction	$3,540,000		✔	2022
8	Terminal D Reconstruction	$4,490,000		✔	2022
9	TSA Offices	$550,000			2022
10	Amerijet Roof	$500,000			2022 - 2023
11	Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A	$4,000,000		✔	2022 - 2023
12	ROFA Obstruction Removal	$12,630,000	✔	✔	2022 - 2023
13	Roof Upgrade Plan	$6,000,000			2022 - 2023
14	SJU Airport Security Office Facilities	$3,900,000			2022 - 2023
15	Terminal B Pedestrian Walkway	$750,000		✔	2022 - 2023
16	Tony Santana Pavement Rehabilitation	$4,580,000		✔	2022 - 2024
17	Airfield Rehabilitation Improvement Apron 3	$56,800,000	✔	✔	2022 - 2026
18	Runway 8/26 Reconstruction	$26,000,000	✔		2023 - 2024
19	Taxiway N1 Reconstruction (Design & Construction)	$13,204,000	✔		2023 – 2024
20	Air Conditioning Systems Improvements – Terminal A and Terminal B	$100,000			2022
21	Preconditioned Air Units ("PCAs") for Passenger Boarding Bridges ("PBBs")	$290,000			2022
22	Acquisition of Pick-up Trucks	$80,000			2022
	TOTAL	**$174,178,754**			

*This CIP is subject to change and may be modified and/or amended at Aerostar's sole discretion.

Luego del evaluar la información provista, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año evaluado.

A continuación, se incluye una tabla que identifica los proyectos de mejoras capitales que se completaron o estaban en progreso durante el año 2021.[29]

Proyecto		Estatus al 2021	Fecha Terminación	Costo ($)	AIPP (70%)($)
1	*Apron 6 Pavement Reconstruction*	En progreso		8,300,955	5,351,214
2	*Car Rental Access Lane*	Completado	Oct-21	312,824	-
3	*Installation of Apron Floodlights*	En progreso		2,362,842	-
4	*Runway 8-26 Reconstruction (Design Phase)*	Completado	Apr-21	1,539,402	1,077,572
5	*Taxiway H Pavement Reconstruction*	En progreso		6,875,807	6,875,807[30]
6	*ICE Office*	En progreso		3,383,511	-
7	*Terminal D Reconstruction*	En progreso		16,280,657	-
			TOTAL:	**39,055,997**	**13,373,379**
	Inversión total de Aerostar:			**$25,682,618**	

viii. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también le impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes: (i) manejo de incidentes y notificaciones (emergencias); (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.

El Contrato también exige el envío de notificaciones sobre incumplimientos con leyes o reglamentos (Sección 11.1) y por incumplimientos contractuales, reclamaciones (incluyendo laborales), disputas o litigios relacionados al Aeropuerto o su operación (Sección 3.14), entre otras notificaciones, incluyendo las relacionadas a incidencias de Acciones Adversas (véase

[29] La información incluida en esta tabla fue suplida por Aerostar. Para este Informe, no se solicitó documentación para acreditar la información suplida, ya que esta será corroborada en el informe de auditoría que será emitido posteriormente.

[30] Proyecto sufragado con dos subvenciones bajo el AIP.

discusión en la sección sobre Acciones Adversas y Compensación) y las notificaciones de terminación.

Notificaciones de emergencias, reclamaciones o incumplimiento

Las Secciones 8.1 (a), 3.14 y 11.1 del Contrato establecen los siguientes criterios y circunstancias para la notificación en casos de emergencia, reclamaciones o incumplimientos contractuales:

- Notificar a Puertos **con prontitud de toda emergencia significativa** cuando advenga en conocimiento de esta;
- Notificar accidentes significativos o incidentes en el aeródromo (*airfield*) que ocurran en las instalaciones del Aeropuerto, **dentro de las 24 horas de advenir en conocimiento** del incidente;
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se advenga en conocimiento de que se está en incumplimiento con el Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales y el Acuerdo de Uso, entre otras obligaciones contractuales);
- Notificar **con prontitud** a la otra parte cuando se tenga conocimiento de una reclamación, procedimiento o disputa (incluyendo las laborales) significativa (material) o de litigios;
- Notificar a Puertos, **dentro del término de siete (7) días**, de haber recibido notificación de una Autoridad Gubernamental de que Aerostar pudo haber infringido alguna ley o reglamento aplicable.

Sobre este tipo de notificaciones, identificamos en el LAR del año 2021, en la sección sobre incursiones en la pista, una notificación de investigación de la FAA enviada a Aerostar. Se le solicitó copia de esta y de cualquier otra comunicación relacionada al incidente. En respuesta a la solicitud de información, Aerostar produjo las siguientes comunicaciones:

- Notificación de la FAA con fecha del 29 de septiembre de 2021 sobre hallazgo identificado durante una inspección de cumplimiento, caso núm. 2021SO800132.[31]
- Notificación de Investigación de la FAA a Puertos con fecha del 6 de octubre de 2021 (*Letter of Investigation* o *"LOI"*, por sus siglas en inglés) sobre la posible violación al 14 CFR Parte 139, caso núm. 2022SO800001.
- Carta de Aerostar a Puertos advirtiendo y remitiendo copia de la notificación de investigación de la FAA con fecha del 8 de octubre de 2021.
- Comunicación de la FAA a Aerostar sobre el cierre de la investigación con fecha del 28 de octubre de 2021.
- Carta de Aerostar a Puertos notificando y remitiendo copia de la notificación de la FAA sobre el cierre de la investigación con fecha del 28 de octubre de 2021.
- Notificación de la FAA a Aerostar del 22 de febrero de 2022 sobre el cierre del caso núm. 2021SO8000132 sobre el hallazgo identificado durante la inspección.[32]

---

[31] Véase **Anejo R,** Comunicaciones sobre la Notificación de la FAA en el Caso Núm. 2021SO800132.
[32] *Id.*

- Carta de Aerostar a Puertos del 23 de febrero de 2022 remitiendo copia de las comunicaciones con la FAA sobre el caso núm. 2021SO8000132.
- Copia parcial de una notificación de advertencia de TSA a Aerostar (caso núm. 2021SJU0061) (*Warning Notice*) fechada 20 de abril de 2021.[33]
- Carta de Aerostar a Puertos del 27 de abril de 2021 remitiendo copia de la carta de TSA sobre el caso núm. 2021SJU0061.

Sobre la notificación del caso núm. 2022SO800001, en vista de que la carta de la FAA del 6 de octubre de 2021 advertía sobre una posible violación a la reglamentación contenida en el 14 CFR Parte 139, Aerostar tenía siete días para notificarle a Puertos sobre la investigación de la FAA. Del examen de las comunicaciones, surge que Aerostar notificó a Puertos el 8 de octubre de 2021 sobre la investigación de la FAA; es decir, a los dos días de haber sido advertido sobre la investigación. Por consiguiente, Aerostar cumplió con su obligación de notificación.

En cuanto al caso núm. 2021SO8000132, surge del examen de la notificación de la FAA del 29 de septiembre del 2021, que este versa sobre un hallazgo identificado durante la inspección de cumplimiento que realizó dicha agencia el 23 de septiembre de 2021. En su notificación, la FAA advierte que el *Protection Object Free Zone ("POFZ")* de la pista número 8 no tenía las señalización y marcas necesarias para su protección. En consecuencia, se le ordenó a Aerostar que presentara un plan de señalización para su aprobación en o antes del 30 de diciembre de 2021. Aerostar produjo copia de la notificación de cierre de la FAA del 22 de febrero de 2022, en donde surge que Aerostar corrigió la discrepancia identificada en la notificación del 29 de septiembre de 2021. De las comunicaciones provistas, surge que Aerostar le notificó a Puertos sobre esta investigación el 23 de febrero de 2022. Al evaluar estas comunicaciones, identificamos que la FAA describe el hallazgo como una "discrepancia" con la reglamentación federal y no como un incumplimiento. Por tanto, entendemos que no aplica ninguno de los términos aquí mencionados.

Finalmente, sobre la notificación de advertencia que TSA le remitió a Aerostar el 20 de abril del 2021, advertimos que la copia de esta notificación que nos fue provista fue editada para cubrir parte de su contenido. Aerostar adujo que se cubrió cierta información para proteger contenido de índole confidencial. Las comunicaciones emitidas por la TSA contienen *Sensitive Security Information ("SSI")*, y, por motivos de seguridad nacional, esta información no puede ser publicada; tampoco puede ser divulgada sin previa autorización de dicha agencia. No obstante, dedujimos por su título, que la misma pudo haber advertido sobre un incumplimiento o posible incumplimiento. En dicho caso, Aerostar tenía 7 días para notificarle a Puertos. Según la

[33] Véase **Anejo S,** Notificación de Aerostar a Puertos sobre Aviso de Advertencia de TSA con fecha del 20 de abril del 2021, Caso Núm. 2021SJU0061.

información provista, le notificó sobre ello el 27 de abril de 2021, cumpliendo así con su obligación de notificación.

En atención a lo aquí reseñado, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación de notificación.

Notificaciones e Informes de Incidentes Ambientales

Según la Sección 8.1(b) del Contrato, sobre *Environmental Incident Management and Notifications*, Aerostar deberá notificar a Puertos:

- Lo antes posible luego de advenir en conocimiento de la descarga o derrame (accidental o de otro tipo) de cualquier cantidad reportable (según este término sea definido en la ley ambiental aplicable) de Sustancias Peligrosas y la ubicación en donde ocurrió el incidente, la hora, las agencias involucradas, el daño que ha ocurrido y las medidas correctivas llevadas a cabo o las que se llevarán a cabo; y
- Si el incidente ambiental fue comunicado inicialmente de forma verbal, posteriormente deberá notificarse prontamente por escrito, cuando Aerostar advenga en conocimiento sobre el incidente.

En contestación al Requerimiento sobre este tipo de incidente y su correspondiente notificación, Aerostar respondió que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales.

a. Informes Financieros

Según la Sección 8.1(c) del Contrato, Aerostar deberá entregar a Puertos los siguientes informes financieros:

- Informes No-Auditados – Dentro de los 60 días posteriores al final de cada período de seis meses, después del primer día de cada año (*Reporting Year*), Aerostar deberá entregar una copia de los estados de cuenta no auditados y los estados de ingresos no auditados relacionados, los cambios en *equity* y el flujo de caja para dicho periodo de seis meses; y
- Informes Auditados – Dentro de 120 días posteriores al final de cada año, Aerostar deberá entregar copia de la información financiera arriba indicada, pero auditada, preparada según los estándares de contabilidad aplicables y certificada por el principal oficial de financiero de Aerostar; o
- en la alternativa (a los documentos antes descritos), Aerostar puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que Aerostar debe presentarle a la FAA, anualmente, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

Aerostar proveyó copia de los informes financieros no auditados y los informes financieros auditados para el año bajo evaluación. Además, proveyó evidencia de haber enviado estos

informes a Puertos.[34] Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con la entrega de estos informes.

b. Reportes requeridos según el Acuerdo de Uso

Según la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar deberá proveerle a Puertos copia de todos los reportes que las Aerolíneas Signatarias deben entregarle a Aerostar, de conformidad con el Acuerdo de Uso, incluyendo las proyecciones de tráfico, resultados de tráfico e informes ambientales. Esto, inmediatamente después de haberlos recibido o dentro de los siguientes cinco (5) días laborales de su recibo.

Lo que sigue, son los reportes que las Aerolíneas Signatarias deben entregarle a Aerostar, según el Acuerdo de Uso y que, por virtud de la sección del Contrato arriba citada, Aerostar tiene el deber de cursarle copia a Puertos.

Según las Secciones 5.1 (a) y (b) del Acuerdo de Uso, cada Aerolínea Signataria deberá proveerle a Aerostar reportes con información sobre sus operaciones. Específicamente, cada Aerolínea Signataria debe presentar lo siguiente:

- Anualmente (*Term Year*), dentro de los 90 días antes de iniciar el año, un Reporte Anual con la siguiente información: (i) total del peso bruto máximo permisible para el despegue (*Maximum allowable gross takeoff weight*, "*MAGTOW*", por sus siglas en inglés) de los aviones que la Aerolínea Signataria o sus afiliadas aterrizarán en el Aeropuerto ese año; (ii) el número y *MAGTOW* de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iii) el número de *Deplaned Passengers* y *Enplaned Passengers* de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (iv) cualquier otra información requerida por Aerostar para determinar o calcular los pagos y/o la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias según el Acuerdo de Uso.
- Mensualmente, dentro de los 20 días después de terminar el mes, un Reporte Mensual de las operaciones reales de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas, certificado y firmado por un representante autorizado de la Aerolínea Signataria con la siguiente información: (i) el número y MAGTOW de los Ingresos de Aterrizaje de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; (ii) el número de *Deplaned Passengers y Enplaned Passengers* de la Aerolínea Signataria y sus afiliadas; y (iii) cualquier otra información requerida por Aerostar para determinar o calcular el pago y/o la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias según el Acuerdo de Uso.

De otra parte, la Sección 7.2 (e) del Acuerdo de Uso dispone que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre el recibo de cualquier notificación legal sobre algún accidente o evento ocurrido en el Aeropuerto como consecuencia (o relacionado) a la actuación de la Aerolínea

[34] Véase **Anejo T**, copia de los informes financieros preparados y presentados por Aerostar y evidencia de su envío a Puertos.

Signataria en cumplimiento con el Acuerdo de Uso y que, a su vez ,haya provocado daño corporal, personal o a la propiedad.

Finalmente, la Sección 9.2 (a) y (d) del Acuerdo de Uso requiere que las Aerolíneas Signatarias le remitan a Aerostar copia de cualquier informe o notificación requerida según las leyes ambientales aplicables. El inciso "d" específicamente requiere que la Aerolínea Signataria le notifique a Aerostar sobre cualquier reclamación, notificación o acción relacionada con algún derrame de sustancias peligrosas al ambiente, que haya surgido del uso u ocupación de la Aerolínea Signataria en el Aeropuerto.

En resumen, los siguientes son los informes y notificaciones que las Aerolíneas Signatarias le remiten a Aerostar de conformidad con el Acuerdo de Uso y que, en cumplimiento con la Sección 8.1 (d) del Contrato, Aerostar debe, a su vez, remitirle a Puertos:

- Reporte Anual de MAGTOW y la información adicional requerida para determinar la contribución anual;
- Reporte Mensual de MAGTOW y la información adicional requerida para determinar la contribución anual;
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias e
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias.

En contestación al Requerimiento, Aerostar produjo evidencia de los reportes provistos por las Aerolíneas Signatarias en cuanto a los reportes anuales de MAGTOW y otra información requerida por Aerostar para determinar la contribución anual de las Aerolíneas Signatarias. En cuanto al envío de estos informes a Puertos, Aerostar proveyó copia de los correos electrónicos enviados mensualmente a personal de Puertos sobre los *Airline Self Reports* y copia de un correo electrónico con fecha del 22 de junio de 2022 dirigido a personal de Puerto en el que se provee un enlace para descargar copia de las proyecciones (*forecasts)* enviados por las aerolíneas para los años 2014, 2016 y 2017 al 2022. Sin embargo, de la fecha del correo electrónico con el enlace surge que el Reporte Anual de MAGTOW se le proveyó a Puertos a destiempo.

En torno a notificaciones sobre incidentes legales o ambientales relacionados a las Aerolíneas Signatarias, Aerostar indicó que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales que requirieran de notificación.

En atención a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación.

A continuación, un resumen del cumplimiento de Aerostar con sus obligaciones en torno a informes y notificaciones.

Notificaciones/ Informes	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
Notificación de Emergencias e Incidentes Significativos, Reclamaciones o Incumplimientos	C	Se proveyó copia de notificaciones de investigación de la FAA y TSA cursadas en el año 2021 y se evidenció la oportuna notificación de éstas a Puertos.
Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	N/A	Aerostar indicó que durante el año 2021 no se suscitaron incidentes ambientales que requirieran de notificación.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyeron copias de los informes financieros requeridos y evidencia de su envío a Puertos.
Reportes Requeridos por el Acuerdo de Uso	CP	De la información provista, surge que el Reporte Anual de MAGTOW fue remitido a Puertos a destiempo. El reporte para el año 2021 fue remitido a Puertos en junio del 2022, cuando debió haberse enviado a principios del año 2021.
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica		

ix. Seguros

La Sección 13 del Contrato, dispone todo lo pertinente a la obligación de Aerostar de obtener, renovar y mantener ciertas pólizas de seguro para la operación del Aeropuerto. La Sección 13.1 del Contrato, dispone el tipo de póliza y las cubiertas que Aerostar tiene la obligación de mantener, a su costo, o asegurarse de que se mantengan, durante el término del Contrato o durante cualquier extensión. Los tipos de seguros y sus cubiertas o límites son las siguientes:

1) Responsabilidad por Prácticas Laborales - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia;
2) Seguro de Compensación de Trabajadores según los límites aplicables establecidos por la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
3) Responsabilidad Comercial General (Primaria y en Exceso) - mínimo de $200,000,000 por ocurrencia y $400,000,000 en el agregado, por daño corporal (incluyendo muerte), y a la propiedad;
4) Responsabilidad Civil de Automóvil (Primaria y en Exceso) - mínimo de $1,000,000, por ocurrencia y $5,000,000 en el agregado, por daño corporal y a la propiedad;
5) Riesgo del Constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
6) Responsabilidad Profesional - mínimo de $5,000,000, por incidente y $5,000,000, en el agregado; disponiéndose que los ingenieros/arquitectos que trabajen en proyectos de construcción deberán mantener cubiertas de no menos del costo total de construcción del proyecto;

7) Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda pérdida, daño o destrucción al Aeropuerto;
8) Responsabilidad por Contaminación - mínimo de $5,000,000, por ocurrencia y $25,000,000, en el agregado;
9) Seguro de Interrupción de Negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
10) Seguro de Responsabilidad Civil de Contratistas del Propietario - mínimo de $2,000,000, por ocurrencia;
11) Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
12) Responsabilidad Fiduciaria - mínimo de $3,000,000 por ocurrencia.

Las pólizas identificadas en los incisos (3)(4)(5)(7)(8)(9)(11), deben incluir a Puertos como asegurado adicional y haber sido emitidas por aseguradoras con calificación mínima de A(VII) o mejor por *A.M. Best* o rango equivalente de otra agencia de calificación, a menos que Puertos le exima de este requisito. Las cubiertas arriba indicadas podrán ser ajustadas por inflación, cada cinco años a partir del Cierre Financiero.

Aerostar produjo copia de las pólizas y endosos requeridos. A continuación, un resumen de su cumplimiento con estas cubiertas para el año 2021:

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
1.	Cubierta de Prácticas de Empleo	C	Se presentó certificado emitido por Liberty Mutual con efectividad desde 12/20 hasta 03/2022 con cubierta de hasta $5,000,000.00.[35]
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	Se presentó evidencia de pago al Fondo de Seguro del Estado para el año 2021 por concepto de declaración de nómina ($368,856.00) y póliza ($147,558.93).[36]
3.	Seguro Comercial General para Aviación	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Starr Indemnity & Liability Company.[37]
4.	Seguro de Automóviles de Negocios (*Automobile and Garagekeepers liability*)	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Mapfre Praico Insurance Co. [38]
5.	Seguro de Responsabilidad por	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por Mapfre Puerto Rico.[39]

[35] Véase **Anejo _U**, Certificado de cubierta de responsabilidad por prácticas laborables
[36] Véase **Anejo V**, Certificado de cubierta de Póliza del Fondo del Seguro del Estado
[37] Véase **Anejo W**, Certificado de cubierta de responsabilidad comercial general para aviación
[38] Véase **Anejo X**, Certificado de cubierta de responsabilidad de automóviles y *garagekeepers*
[39] Véase **Anejo Y,** Certificado de cubierta de responsabilidad por actividades de construcción

Núm.	Tipo de Póliza de Seguro	Estatus de Cumplimiento	Comentarios
	Actividades de Construcción y otras		
6.	Responsabilidad Profesional	C	Se presentó evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation, Car Rental Access Lane y Runway 8-26 Reconstruction.*[40]
7.	Seguro de Propiedad	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por Mapfre Praico Insurance Co.[41]
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company.[42]
9.	Cubierta de Interrupción de Negocio	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Mapfre Puerto Rico.[43]
10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	Se presentó evidencia de póliza cubierta *Owner Controlled Insurance Program* ("OCIP"por sus siglas en inglés) emitida por Chubb Insurance Company.[44]
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Continental Casualty Company.[45]
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company of P.R.[46]

En consideración a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

x. Otras Obligaciones Generales

En esta sección evaluamos el cumplimiento de Aerostar con ciertas obligaciones generales establecidas en el Contrato. Específicamente, aquellas relacionadas con: el reembolso por gastos de monitoreo (Art. 8), acciones adversas (Art. 14 y 15) y restricciones para transferencias futuras (Art. 17), entre otras.

[40] Véase **Anejo Z**, evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation, Car Rental Access Lane y Runway 8-26 Reconstruction*
[41] Véase **Anejo AA**, Certificado de cubierta de seguro de propiedad inmueble o personal de negocios
[42] Véase **Anejo BB**, Certificado de póliza de responsabilidad por contaminación
[43] Véase **Anejo CC**, Certificado de cubierta para interrupción de negocio
[44] Véase **Anejo DD**, Certificado de cubierta OCIP
[45] Véase **Anejo EE**, Certificado de cubierta para maquinaria y equipo pesado
[46] Véase **Anejo FF**, Certificado de cubierta por responsabilidad fiduciaria para directores y oficiales

a. Reembolso por Gastos de Monitoreo, Artículo 8 del Contrato

La Sección 3.1 (a) del Contrato estipula el derecho que se reserva Puertos de velar por el cumplimiento de Aerostar en el uso y operación del Aeropuerto. Consistente con esta reserva de derechos, en la Sección 8.3 del Contrato, Puertos se reserva, además, el derecho a realizar inspecciones, auditorías o evaluaciones de cumplimiento; particularmente, con todo lo relacionado a la operación y mantenimiento del Aeropuerto, siendo Puertos la entidad con pericia sobre estos temas. La Sección 8.5 del Contrato le concede a Puertos la potestad de requerirle a Aerostar el reembolso por los costos incurridos en tales inspecciones o auditorías hasta un máximo de $250,000.00 por año calendario, ajustado por inflación.

La evaluación de cumplimiento con esta obligación se basó en facturas y evidencia de pagos provista por Aerostar.[47] Aerostar indicó que el reembolso por gastos de monitoreo para el año 2021 asciende a **$270,250.50**.

Aerostar también produjo copia de un informe de monitoreo de cumplimiento para el año fiscal 2020-2021 comisionado por Puertos y llevado a cabo por la compañía Yardley Knox LLC.[48] Este informe, similar al informe sobre la condición de las facilidades del Aeropuerto (*Facilities Condition Assessment o "FCA" por sus siglas en inglés*), versa sobre la condición o estado físico de las instalaciones que componen el Aeropuerto, e incluye recomendaciones de cómo atender los hallazgos del informe. Aerostar también proveyó copia de su informe en contestación a los hallazgos identificados en el informe de monitoreo preparado por Yardley Knox.[49]

La documentación provista evidencia los esfuerzos de monitoreo por parte de Puertos y el cumplimiento de Aerostar con el reembolso por dichos gastos.

Por tanto, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

b. Acciones Adversas, Compensación y Eventos que Demoran o Interrumpen el Cumplimiento con Obligaciones Contractuales, Art. 14 y 15 del Contrato

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a 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 (en adelante, "Acción Adversa"). La Sección 14.1 del Contrato define una Acción Adversa como aquella que se constituye cuando Puertos (o cualquier entidad gubernamental) realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto: (i) recae sobre Aerostar, o cualquier otro operador privado, y (ii) tiene

[47] Véase **Anejo GG**, facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.
[48] Véase **Anejo HH**, Informe de Monitoreo de Yardley Knox.
[49] Véase **Anejo II**, Informe de Aerostar en contestación al Informe de Monitoreo de Yardley Knox.

un consecuencia adversa y significativa en el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 del Contrato 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.

Durante el 2021, no se suscitó ninguna Acción Adversa.

Mientras, el Artículo 15 atiende temas de compensación a Aerostar por acciones de Puertos o del Gobierno de Puerto Rico (en adelante, "Gobierno") que impacten, generalmente de forma adversa, a Aerostar, y sobre eventos que podrían excusar la demora o interrupción (*Delay Event*) en el cumplimiento de una parte contratante con sus obligaciones bajo el Contrato, sujeto al cumplimiento de notificación oportuna y el establecimiento de un término de duración acordado entre las partes, entre otras condiciones establecidas en el Contrato (en adelante, los "Eventos de Demora").

Los Eventos de Demora podrán excusar el retraso o interrupción en el cumplimiento de una parte con una obligación contractual siempre y cuando se notifique del evento oportunamente (10 días desde que adviene en conocimiento del evento), se provean los detalles y circunstancias que justifican la demora y se provea un estimado de la demora en el cumplimiento de las obligaciones con información que la sustente. La parte que recibe la notificación de un Evento de Demora podrá requerir información adicional y ambas partes deberán acordar el término durante el cual se excusará la demora o interrupción.

En el año 2020, y como consecuencia del cierre y otras medidas adoptadas por el Gobierno para atender la pandemia provocada por el COVID-19, Aerostar le envió a Puertos una carta sobre *Notice of Potential Delay Event* al amparo de la sección 15.2(a) del Contrato. La carta, con fecha del 19 de marzo de 2020, advierte sobre la posibilidad de un Evento de Demora como resultado de los efectos que Aerostar anticipaba tener por la pandemia y la orden ejecutiva del Gobierno decretando el cierre de ciertas operaciones púbicas y privadas y el toque de queda, entre otras medidas.[50]

Posteriormente, el 6 de abril de 2020, Aerostar le remite a Puertos la Notificación de Evento de Demora en la que hace referencia a su comunicación anterior, pero afirma que, en efecto, se estaba perjudicando por un Evento de Demora como resultado de la pandemia y las medidas de respuestas implementadas por el Gobierno. Específicamente, Aerostar notificó que sus operaciones y servicios y la ejecución de sus Proyectos Capitales se habían afectado; todo lo cual,

[50] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar a Puertos del 19 de marzo de 2020 sobre *Potential Notice of Delay Event* al amparo de la sección 15.2 del Contrato.

afectaba a su vez, el cumplimiento cabal con algunas de sus obligaciones bajo el Contrato, incluyendo, pero no limitándose, a: obligaciones de reportes y el cumplimiento con ciertos Estándares Operacionales relacionados a servicios, mejoras, reparaciones y mantenimiento, entre otros servicios. Asimismo, Aerostar incluyó un listado de los Proyectos Capitales afectados. Advirtió, que estimaba que el cumplimiento con estas obligaciones se vería afectado hasta tanto no se eliminaran las ordenes de cierre, toque de queda y la cuarentena impuesta por el Gobierno.[51]

Puertos contestó la notificación el 16 de abril de 2020 y, de conformidad con la sección 15 del Contrato, propuso un término inicial para el Evento de Demora de 45 días sujeto a las extensiones que ambas partes acordaran. Además, de conformidad con la citada sección, le solicitó a Aerostar que aclarara qué obligaciones de reportes y de servicios de limpieza estarían sujetas a la exención por el Evento de Demora.[52]

Aerostar le contestó a Puertos mediante carta con fecha del 24 de abril de 2020 y se opuso al periodo de 45 días propuesto. Argumentó que el término debía perdurar hasta que se levantaran las restricciones de cierre, toque de queda y aislamiento para los pasajeros impuestas por la orden ejecutiva en vigor o cualquier orden futura. Sobre la solicitud de Puertos para que especificara las obligaciones de reportes sujetas al Evento de Demora, Aerostar contestó que a la fecha no podían proveer la información porque aún no tenían claridad de cuáles reportes serían impactados. Pero, adelantó que tan pronto identificaran la obligación de reportes con la cual no pudiesen cumplir, lo notificarían a Puertos. En cuanto a las obligaciones de limpieza, aclaró que trabajaban arduamente para cumplir con las guías del CDC y que cualquier incumplimiento con estas obligaciones serían situaciones particulares que no estuviesen bajo el control de Aerostar. Explicó que la frecuencia de limpieza de áreas que no estaban en uso sería menor, porque en estas no hay riesgo de infección.[53]

Destacamos que, aunque las órdenes ejecutivas con medidas para atender la pandemia se extendieron hasta el año 2021, ya para este año se había eliminado la orden de cierre y flexibilizado otras medidas impuestas por el Gobierno. No surge de la información provista, que Aerostar haya enviado comunicación a Puertos con la información solicitada en cuanto a los reportes y otras obligaciones específicas que advirtió estarían sujetas a la exención del Evento de Demora. Nótese que Aerostar alegó que, como consecuencia de la pandemia del COVID-19 no realizó las encuestas a los clientes y, por consiguiente, no preparó el informe correspondiente al Nivel de Servicio que exigen los Estándares Operacionales. Determinamos a Aerostar en

[51] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar a Puertos del 6 de abril del 2020 sobre *Notice of Delay Event* provocado por la pandemia.

[52] Véase **Anejo E,** Carta de Puertos a Aerostar con fecha del 16 de abril de 2020 en respuesta al *Notice of Delay Event.*

[53] Véase **Anejo E,** Carta de Aerostar en contestación a la respuesta de Puertos sobre el *Notice of Delay Event.*

CUMPLIMIENTO PARCIAL con esta obligación, debido a que, aunque advirtió sobre posibles demoras en el cumplimiento con sus obligaciones de reportes, no comunicó su inhabilidad para cumplir con su obligación de encuestar para el año 2021 (según lo acordó en su carta del 24 de abril de 2020), y en vista de que ya en el año 2021 se había levantado la orden de cierre y eliminado otras restricciones.

c. Eventos de Incumplimiento, Art. 16 del Contrato

El Artículo 16 del Contrato, define lo que constituye un evento de incumplimiento por cada parte y define además, los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. Por un lado, la sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte de Aerostar, y la sección 16.2, identifica los eventos constitutivos de incumplimiento por parte de Puertos. En esencia, los siguientes eventos constituirán incumplimiento por ambas partes, según dispuestos en las mencionadas secciones:

- ✓ el incumplimiento con obligaciones o requerimientos esenciales (*material*) del Contrato (incluyendo los Estándares Operacionales) o con la determinación de adjudicación final de una controversia sometida al mecanismo de resolución de disputas (Art. 19), si tal incumplimiento, continúa sin remediarse, luego de transcurridos 90 días de remitida una notificación de la parte afectada, a esos efectos;
- ✓ el incumplimiento con una directriz en una adjudicación final de una controversia sometida y el mecanismo de resolución de disputas, cuando tal incumplimiento cree una situación que pone en peligro (significativo) la seguridad de las operaciones del Aeropuerto, o afecta significativamente su operación continua, o la falta de pago de deudas vencidas a Puertos, si tales incumplimientos no se remedian dentro del término de 10 días laborables, luego de la notificación a esos efectos (aplicable a Aerostar solamente);
- ✓ si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
- ✓ el incumplimiento con requerimientos de ejecución (*performance requirements*) de los Estándares Operacionales en tres o más ocasiones en un mes calendario, si tal incumplimiento permanece sin remediarse por un periodo de 30 días, a partir de la notificación a esos efectos (aplicable a Aerostar solamente);
- ✓ la transferencia de todo o parte del interés que se ostenta sobre el Aeropuerto o el Contrato en contravención a lo dispuesto en el Artículo 17 del Contrato; y
- ✓ declaración de incapacidad para pagar deudas vencidas, presentación de solicitud de reorganización, liquidación o remedio similar bajo la ley de quiebras aplicable, entre otras.

Para evaluar cumplimiento con esta obligación, se solicitó a las partes que proveyeran copia de las notificaciones remitidas o recibidas al amparo de este artículo.

Aerostar contestó que, durante el año bajo evaluación, no remitió ni recibió notificaciones relacionadas a incumplimientos tales como los identificados en el Artículo 16.

d. Transferencia de Intereses sobre el Contrato, Art. 17 del Contrato

El Artículo 17 del Contrato establece restricciones a cada parte contratante para la transferencia de intereses sobre el Contrato y la transacción. En lo pertinente a Aerostar, las transferencias que no cumplan con lo dispuesto en la Sección 17.1 del Contrato están prohibidas y serán declaradas nulas *ab initio*. Puertos podría intervenir en una transacción de transferencia propuesta por Aerostar, si se entiende que la transferencia propuesta se realizará con una persona que no esté capacitada para cumplir con las obligaciones del Contrato, o no tiene la experiencia o solidez económica. De otra parte, todos los cambios de control en Aerostar deben ser informados a las agencias reguladoras federales y locales y deben ser aprobados por Puertos y por las agencias pertinentes, según lo dispuesto en la Sección 8.2 del Acuerdo de Uso.

En lo pertinente a Puertos, este puede transferir su interés en el Aeropuerto si dicha transferencia se realiza de acuerdo con lo dispuesto en la Sección 17.4 del Contrato.

Se le solicitó a Aerostar que divulgara cualquier transferencia o propuesta de transferencia al amparo del Artículo 17 del Contrato. En respuesta a nuestra solicitud, Aerostar respondió que no había habido ninguna transferencia o propuesta de transferencia bajo el Artículo 17 del Contrato y proveyó la certificación solicitada declarando que, durante el periodo bajo evaluación, no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.[54]

FIN DEL DOCUMENTO

[54] Véase **Anejo JJ,** Certificación sobre cumplimento con Artículo 17 del Contrato.