



COPY

GOBIERNO DE PUERTO RICO

AUTORIDAD PARA LAS ALIANZAS PÚBLICO-PRIVADAS DE PUERTO RICO

SENADO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL SECRETARIO
15 NOV 2024 PM 2:49

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 2022 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.



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

Informe Anual de Cumplimiento para el Año 2022

Arrendamiento Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín

17 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, 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 el informe de cumplimiento anual (en adelante, “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 2022.

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, está sujeta 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 de la rama ejecutiva a quien el Gobernador, para ese entonces, le delegó la facultad para aprobar la Alianza. La rama ejecutiva 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, el “Cierre Financiero”).

III. Resumen de las Disposiciones Contractuales

El Contrato es un arrendamiento por un término de cuarenta 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 Federales¹, conocido como el *Part 139 Airport Operating Certificate* (en adelante, el “Certificado de Operación Parte 139”), mediante la 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 a 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 suscribe con todas las aerolíneas que operan en el Aeropuerto (en adelante, el “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 de 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 transporte terrestre) y otros ingresos relacionados a las actividades accesorias y suplementarias que se realizan en las instalaciones que componen el Aeropuerto y apoyan su operación.

¹ 14 C.F.R. Part 139

iii. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato dispuso un pago 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:

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 Policiacos y de Bomberos

Hasta la fecha de una enmienda suscrita el 2 de octubre de 2015, la Sección 3.17 del Contrato disponía que Puertos era responsable de proveer los servicios policiacos, 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 la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (en adelante, “TSA”, por sus siglas en inglés). Se dispuso bajo el Contrato, 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, el lenguaje de la Sección 3.17 del Contrato fue enmendado mediante enmienda suscrita en el año 2015 y por el “*Transition Services Agreement*”, suscrito el 3 de octubre de 2015 (en adelante, el “Acuerdo de Transición de Servicios”). Con esta enmienda se transfirió la responsabilidad sobre la prestación de los servicios policiacos, de bomberos y de seguridad de Puertos a Aerostar, eliminando así, tanto el requerimiento del reembolso 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 policiacos, de bomberos y de emergencia, mientras que Aerostar se responsabilizaba de reembolsarle a Puertos los costos incurridos para estos fines, 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 por parte 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*, porque debían completarse dentro de los primeros dieciocho (18) meses siguientes al Cierre Financiero;
- ✓ las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso suscrito con las aerolíneas (en adelante, las “Aerolíneas Signatarias”); 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 principalmente en dos requerimientos de información enviados a Aerostar el 22 de abril y el 29 de julio de 2024, y en solicitudes de aclaración de información subsiguientes, cursados mediante correos electrónicos y conferencias telefónicas.

El análisis de cumplimiento es el resultado de la evaluación de la información provista por Aerostar y de 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 estas, 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, (iii) o cuando incumple con algún elemento crítico del requerimiento.

A continuación, se incluye el resumen del estado de cumplimiento para el año 2022, 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 (6^{to}) año en adelante, hasta el año trigésimo (30^{mo}), Aerostar debe realizar un pago anual variable, equivalente al cinco por ciento (5%) del 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

² Refiérase a la Sección 1.1 del Contrato, sobre definiciones, “*Airport Revenues*”.

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 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 2022, el 20 de abril del 2023 y ofreció información pertinente a la base para el cómputo de este pago.⁴ El pago se efectuó dentro del término estipulado; es decir, dentro de los treinta días de emitido el estado financiero auditado que tiene fecha del 27 de marzo de 2023. Aerostar proveyó copia del estado financiero auditado correspondiente a dicho año.⁵

Según la explicación ofrecida, el cómputo del pago para el 2022 se hizo de la siguiente forma:

Total de ingresos operacionales para el año 2022	\$182,577,127.00
Reembolso de utilidades (electricidad)	(1,712,981.00)
(agua)	(523,796.00)
<u>(Liquidación de pago por transporte de combustible para el periodo 2014 al 2017)</u>	<u>(7,749,062.00)</u>
Total ingresos sujeto a participación de ingresos	\$172,591,288.00
	5%
Porción de la participación de ingresos correspondientes a Puertos	\$8,629,564.00

Según surge de la explicación ofrecida 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. Para este año, se incluyó una deducción correspondiente a la liquidación del recobro por el

³ El PFC es un cargo autorizado 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.*” Este cargo se utiliza para subvencionar la construcción y desarrollo de proyectos aprobados por la FAA con fines de mejoramiento a la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas.

⁴ Véase **Anejo A**, evidencia de transferencia electrónica con fecha del 20 de abril del 2023 por la cantidad de \$8,629,564.00 por concepto del pago anual variable para el 2022 e información sobre la base para el cómputo de este pago.

⁵ Véase **Anejo B**, Estado Financiero Auditado de Aerostar Airport Holdings, LLC del 2022 preparado por PWC y con fecha de 27 de marzo de 2023 y evidencia de su presentación a Puertos el 28 de marzo de 2024. Sobre la forma en que se preparan estos estados, Aerostar comunicó que a partir del año 2019, adoptó la instrucción *FASB ASC 606* para la preparación de sus estados financieros. Bajo esta instrucción, Aerostar hace un estimado o proyección de los ingresos anuales por el término completo del Contrato (basado en los contratos existentes y otras fuentes de ingresos) y prorratea dicha cantidad por los años del Contrato.

transporte de combustible para el periodo que cubre desde febrero del año 2014 a diciembre del año 2017. Esta deducción es el resultado de la determinación del Tribunal Supremo de Puerto Rico a favor de Aerostar en un caso donde se disputaba si Puertos, al suscribir el Contrato con Aerostar, le cedió los derechos sobre el cobro de un cargo por galón de combustible establecido en la Ley Núm. 82 de 26 de junio de 1959, que luego fue incluido en el Código de Rentas Internas de Puerto Rico.⁶

Por tanto, al computar los ingresos sujetos al acuerdo de participación de ingresos (“*revenue share*”), se descontaron estas cantidades del ingreso total reportado. Adviértase, que la deducción por el recobro del transporte de combustible no es una deducción recurrente. Se dedujo esta única vez por razón de la determinación del Tribunal Supremo en el caso.

Luego de las deducciones o recobros correspondientes, el 20 de abril del 2023, Aerostar efectuó el Pago Anual a Puertos por la cantidad de **\$8,629,564.00** mediante transferencia electrónica.

Conforme a las disposiciones aplicables del Contrato y la evaluación de los documentos suministrados, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con el Pago Anual para el año 2022.

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 139⁷ y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA).

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 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 del Contrato y la Sección 3.4 del Acuerdo de Uso),

⁶ Véase *Total Petroleum Puerto Rico Corp. v. Autoridad de los Puertos*, 2022 TSPR 89 (30 junio de 2022)

⁷ El *Airport Certification Manual* fue revisado el 2 de diciembre de 2021 y el 31 de marzo de 2022. Ambas revisiones fueron aprobadas por la FAA.

en el 2015, Aerostar preparó y presentó su Plan de Operaciones en el que se incluyen, a su vez, los siguientes planes:

1. *Facilities Standards Plan* (revisado en febrero del año 2016). En este plan se establecen los requerimientos legales/regulatorios y las acciones que se tomarán para asegurar el mantenimiento adecuado y la 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*. Documento de planificación en el que se 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 instalaciones del Aeropuerto. Requiere 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. *Airport Security Program* (secciones enmendadas en febrero, marzo y octubre del año 2022). 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 enmendadas en mayo del año 2022 en marzo del año 2024). Describe las acciones esenciales de respuesta ante emergencias.
9. *Customer Service Management Plan* (revisado en mayo del año 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:

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 estos informes está contenido en el Informe Anual del Arrendatario o *Lessee Annual Report* (en adelante, “LAR”, por sus siglas en inglés). El LAR es el informe sobre el rendimiento operacional de Aerostar basado en los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales. Cabe destacar, que informe sobre la Evaluación de las Condiciones de las Instalaciones y el Programa de Mejoras Capitales se presentan en documentos separados.

En cuanto al Programa de Mejoras Capitales (en adelante, “CIP” por sus siglas en inglés), los Estándares Operacionales requieren 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.

La sección 3.4 (e) del Acuerdo de Uso le requiere a Aerostar remitir a las Aerolíneas Signatarias copia de los informes requeridos por los Estándares Operacionales 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 2023, mediante el cual le envió a las Aerolíneas Signatarias un enlace que incluye el LAR del año 2022.⁸ En esta misma fecha se le envió un correo electrónico a Puertos con el enlace del LAR año 2022.

⁸ Véase **Anejo C** correo electrónico de Z. Díaz de Aerostar del 1 de marzo de 2023 a las Aerolíneas Signatarias con enlace al LAR del 2022 v. 2021.

A continuación, un resumen de los hallazgos identificados en el LAR⁹ y el FCA, con la calificación de cumplimiento asignada por informe:

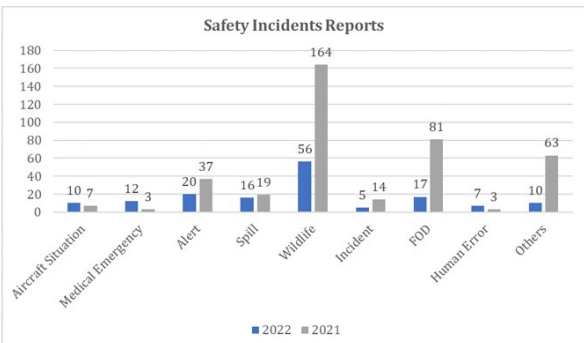
Reporte	Estatus Cumplimiento	Comentarios
<i>Operational Performance Report</i>	CP	<u>IncurSIONES.</u> Se suscitaron tres (3) incursiones en el aeródromo (<i>airfield</i>) cuando el estándar es cero incursiones. <u>Tiempo de Espera.</u> Se excedieron los tiempos de espera para el reclamo de equipaje y la seguridad. También se excedieron los tiempos de espera en las salidas de los puntos de control de pasaportes. Sobre este último, Aerostar aclara que quien controla esta operación es TSA. El proyecto para la protección contra rayos no había sido completado para los terminales B y D para el periodo de evaluación del Informe. Destacamos que este proyecto lleva pendiente desde el 2014 cuando Aerostar indicó que estaría completado para el año 2016. Desde entonces, ha sido continuamente retrasado. <u>Tiempos de Respuesta y Reparación.</u> Se excedieron algunos tiempos de respuesta y reparación para categorías tales como: componentes de los puentes de carga, de los sistemas para el manejo de equipaje, de los sistemas para el transporte de pasajeros y el clima en los terminales. Por todo lo anterior, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial.
<i>Facilities Conditions Assessment</i> ¹⁰	CP	<u>Formato/Contenido.</u> Según requerido por el Plan de Operaciones y los Estándares Operacionales, 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. En el reporte se identifica la clasificación de priorización de los proyectos, según requerido por los Estándares Operacionales. Se recomienda la ejecución inmediata de algunas mejoras para atender condiciones que pueden representar problemas de seguridad. En cuanto a la ejecución de mejoras para el futuro, recomiendan la pintura en el exterior de las áreas públicas, reemplazo de techos, limpieza de baños y cuartos mecánicos, entre otras. <u>Descripción general de la condición física de las estructuras.</u> Según el resumen ejecutivo ofrecido, la condición de las estructuras que componen el Aeropuerto se describe como sigue: 1. <i>Land side, Car Rental Horseshoe:</i> la condición de estas áreas se describe como “buena” pero señalan que el estacionamiento multipisos necesita algunas reparaciones y que los baños en el área necesitan mantenimiento. 2. Terminales A y B: Terminal A – en condición “Excelente”; Terminal B, en condición “muy buena” pero recomiendan mantenimiento en los baños y

⁹ Véase **Anejo D**, Informe Anual del Arrendatario para el 2022 (2022 v. 2021, *Lessee Annual Report*) y evidencia de que se le remitió a Puertos el enlace con el informe.

¹⁰ Véase **Anejo E**, Resumen Ejecutivo del Informe sobre la Condición de las Facilidades al 2023, preparada por CSA Group, correspondiente al LAR 2022 v. 2021 (*Facility Condition Assessment Report 2023, Executive Summary*) y evidencia de haberse remitido a Puertos el 28 de diciembre de 2023.

		retoque de pintura en algunas áreas, entre otros trabajos de mantenimiento; 3. Terminales C, D y E: Terminal C, se describe en buena condición, con algunas áreas en construcción en la recepción; en el Terminal D se indica que se llevaban a cabo trabajos de restauración y se identifican algunos de los trabajos se llevaban a cabo para la fecha de la inspección; Terminal E - cerrado al público; los cuartos eléctricos se describen en condición razonable y los cuartos de mecánica en buena condición. 4. <i>Airside, Runway, Taxiway, Vehicle Access Roads and Cargo Areas</i>: el aeródromo se describe en condición excelente; las pistas y su iluminación también se describieron en condición excelente; se indicó que en el aeródromo se estaban llevando a cabo algunos proyectos de mejoras; se indica que la condición de la iluminación de las plataformas (<i>apron</i>) es buena; se indica que en las plataformas 6 y 7 hay problemas de filtración. El exterior de los puentes de abordaje (<i>PBB</i>) se describe en excelente condición y su interior en buena condición, ya que algunos necesitan reparaciones menores. <u>En el resumen no se describe la condición de las áreas de carga y las carreteras de acceso vehicular.</u> 5. Vehículos: se describe la flota de vehículos en condición excelente. Resumen de la condición física de las áreas evaluadas <table border="1"> <thead> <tr> <th>Descripción Condición Física Área</th><th>Núm. áreas</th><th>%</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Crítica</td><td>7</td><td>0%</td></tr> <tr> <td>Pobre</td><td>209</td><td>3%</td></tr> <tr> <td>Razonable</td><td>1191</td><td>17%</td></tr> <tr> <td>Buena</td><td>4409</td><td>64%</td></tr> <tr> <td>Excelente</td><td>1024</td><td>15%</td></tr> <tr> <td>Total</td><td>6840</td><td>100%</td></tr> </tbody> </table>	Descripción Condición Física Área	Núm. áreas	%	Crítica	7	0%	Pobre	209	3%	Razonable	1191	17%	Buena	4409	64%	Excelente	1024	15%	Total	6840	100%
Descripción Condición Física Área	Núm. áreas	%																					
Crítica	7	0%																					
Pobre	209	3%																					
Razonable	1191	17%																					
Buena	4409	64%																					
Excelente	1024	15%																					
Total	6840	100%																					
<i>Air Traffic Summary</i>	C	Según la información incluida en el LAR, Aerostar no está reportando los datos por mes sobre la cantidad de pasajeros en Origen y Destino (<i>O&D</i>) ni Conectando bajo la categoría de Actividad Comercial. No obstante, sí reportó los datos para ambas categorías por año.																					
<i>Capital Improvement Program</i> ¹¹	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.																					
<i>Sustainability Report</i>	C	Como en reportes anteriores, se indicaron las metas y los logros para áreas tales como: cambio climático, conservación de energía y conservación de agua, entre otros. En cuanto al cambio climático, se informó que se trabajaba en la																					

¹¹ Véase **Anejo F**, Carta de trámite y otra información relacionada al Programa de Inversión de Capital para el periodo que cubre del 2023 al 2027 (CIP 2023-2027); copia del CIP 2023-2027 Final (04-14-2023); y evidencia de aprobación de Puertos.

		evaluación para el desarrollo de un plan de sustentabilidad para el Aeropuerto y que se evaluaban alternativas para adaptarse o mitigar los posibles efectos adversos del cambio climático. Se reportó disminución en el reciclaje de desperdicios sólidos. Aerostar informó que, debido a restricciones en el mercado, solo se recicló cartón en el año 2022.																																							
Safety Assessment Report	C	Resumen: Incidentes de seguridad por categoría 2022 vs 2021.  Según se desprende de esta gráfica, en comparación con el 2021, en el 2022 se reportó una disminución significativa en incidentes provocados por animales, desechos de objetos extraños (“FOD”, por sus siglas en inglés) y otros tipos de incidentes de seguridad ocasionados por situaciones con los aviones y error humano, entre otros.																																							
Security Assessment Report	C	Resumen de incidentes 2022 vs. 2021 <table><tr><th rowspan="2">Description</th><th colspan="3">Quantity</th></tr><tr><th>2022</th><th>2021</th><th>Difference</th></tr><tr><td>Unattended Bags</td><td>1,115</td><td>1,387</td><td>-272</td></tr><tr><td>Removed Vehicles</td><td>779</td><td>693</td><td>86</td></tr><tr><td>Emergency Door or Fire Alarm Activation (+5 Minutes Response)¹²</td><td>13</td><td>19</td><td>-6</td></tr><tr><td>Emergency Door or Fire Alarm Activation (5 Minutes Response)</td><td>859</td><td>845</td><td>14</td></tr><tr><td>“Piggy Back”</td><td>10</td><td>13</td><td>-3</td></tr><tr><td>Car Accidents</td><td>20</td><td>25</td><td>-5</td></tr><tr><td>Disorderly Conduct Among Passengers / Incidents that require Police Intervention</td><td>186</td><td>207</td><td>-21</td></tr><tr><td>TOTAL:</td><td>2,982</td><td>3,189</td><td>-207</td></tr></table> Según se desprende de esta tabla, se reportó una disminución en estos tipos de incidentes de seguridad en el año 2022 en comparación con el año anterior.	Description	Quantity			2022	2021	Difference	Unattended Bags	1,115	1,387	-272	Removed Vehicles	779	693	86	Emergency Door or Fire Alarm Activation (+5 Minutes Response) ¹²	13	19	-6	Emergency Door or Fire Alarm Activation (5 Minutes Response)	859	845	14	“Piggy Back”	10	13	-3	Car Accidents	20	25	-5	Disorderly Conduct Among Passengers / Incidents that require Police Intervention	186	207	-21	TOTAL:	2,982	3,189	-207
Description	Quantity																																								
	2022	2021	Difference																																						
Unattended Bags	1,115	1,387	-272																																						
Removed Vehicles	779	693	86																																						
Emergency Door or Fire Alarm Activation (+5 Minutes Response) ¹²	13	19	-6																																						
Emergency Door or Fire Alarm Activation (5 Minutes Response)	859	845	14																																						
“Piggy Back”	10	13	-3																																						
Car Accidents	20	25	-5																																						
Disorderly Conduct Among Passengers / Incidents that require Police Intervention	186	207	-21																																						
TOTAL:	2,982	3,189	-207																																						
Emergency Report	C	Resumen de Incidentes de Emergencia por categoría 2022 vs. 2021 <table><tr><th rowspan="2">Incident Type</th><th colspan="2">Year</th></tr><tr><th>2022</th><th>2021</th></tr><tr><td>Natural Events¹³</td><td>56</td><td>165</td></tr><tr><td>Technological¹⁴</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>Human¹⁵</td><td>24</td><td>84</td></tr><tr><td>Mechanical¹⁶</td><td>69</td><td>69</td></tr><tr><td>Medical¹⁷</td><td>466</td><td>338</td></tr><tr><td>Hazardous Materials</td><td>16</td><td>19</td></tr><tr><td>Total:</td><td>631</td><td>675</td></tr></table> ¹³ Huracanes y vida silvestre; ¹⁴ Tecnología de la Información; ¹⁵ Desechos de Objetos Extraños, error humano; ¹⁶ Aviones y vehículos; ¹⁷ Incidentes médicos transportados.	Incident Type	Year		2022	2021	Natural Events ¹³	56	165	Technological ¹⁴	0	0	Human ¹⁵	24	84	Mechanical ¹⁶	69	69	Medical ¹⁷	466	338	Hazardous Materials	16	19	Total:	631	675													
Incident Type	Year																																								
	2022	2021																																							
Natural Events ¹³	56	165																																							
Technological ¹⁴	0	0																																							
Human ¹⁵	24	84																																							
Mechanical ¹⁶	69	69																																							
Medical ¹⁷	466	338																																							
Hazardous Materials	16	19																																							
Total:	631	675																																							

		En el año 2022 se reportaron un total de 54 alertas de emergencias, seis (6) más que en el año 2021. Se identificaron varias deficiencias en el manejo de estas incidencias y las acciones correctivas que se estarán tomando.																
Level of Service Report	CP	Aerostar realizó encuestas de servicio en el año 2022. Se solicitó a los pasajeros que evaluaran el nivel de servicio del 1 al 5, 1 siendo malo y 5 excelente. Destacamos que Aerostar no encuestó ciertas áreas tales como el estacionamiento de tiempo extendido ni el multipisos. Abajo se incluye una tabla con el resumen de los resultados. <table><tr><th>Área</th><th>Puntuación Promedio</th></tr><tr><td>Acceso al aeropuerto/ estacionamiento</td><td>4.44</td></tr><tr><td>Boletería de pasajeros</td><td>4.33</td></tr><tr><td>Control de seguridad de pasajeros</td><td>4.40</td></tr><tr><td>Salas de espera de salidas</td><td>4.09</td></tr><tr><td>Concesionarios en los terminales</td><td>3.90</td></tr><tr><td>Baños de los terminales</td><td>4.16</td></tr><tr><td>Área para el Recogido de Equipaje</td><td>4.21</td></tr></table>	Área	Puntuación Promedio	Acceso al aeropuerto/ estacionamiento	4.44	Boletería de pasajeros	4.33	Control de seguridad de pasajeros	4.40	Salas de espera de salidas	4.09	Concesionarios en los terminales	3.90	Baños de los terminales	4.16	Área para el Recogido de Equipaje	4.21
		Área	Puntuación Promedio															
Acceso al aeropuerto/ estacionamiento	4.44																	
Boletería de pasajeros	4.33																	
Control de seguridad de pasajeros	4.40																	
Salas de espera de salidas	4.09																	
Concesionarios en los terminales	3.90																	
Baños de los terminales	4.16																	
Área para el Recogido de Equipaje	4.21																	
		Aerostar no encuestó todas las áreas requeridas y no surge de la información provista que haya solicitado que se le eximiera de tal requisito. Destacamos también que se le solicitó copia de las encuestas realizadas y documentación para acreditar las puntuaciones obtenidas y el número de personas encuestadas, entre otros datos relevantes para acreditar la puntuación reportada y su confiabilidad. Aerostar indicó no poder proveer la información solicitada debido a que desde el año 2022 realizan las encuestas con el <i>Airports Council International Airport Service Quality Program</i>, entidad con la cual alegaron tener un acuerdo de confidencialidad que tampoco fue provisto de forma tal que se pudiese corroborar la información sujeta al reclamo de confiabilidad. Aerostar proveyó una certificación de la entidad que realizó la encuesta, de la que surge que, en efecto, la entidad realizó la encuesta. Sin embargo, la certificación provista no incluyó información sobre los resultados de la encuesta y el número de las personas encuestadas, entre otra información pertinente y necesaria para acreditar el cumplimiento con esta obligación. Debido a estas desviaciones de los parámetros establecidos en los Estándares Operacionales suscritos por las partes, y a falta de documentación que acredite las puntuaciones reportadas, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.																
Leyenda: C = En Cumplimiento ● CP = Cumplimiento Parcial ● I = Incumplimiento ● N/A = No Aplica																		

Luego de evaluar el LAR del año 2022, se considera que Aerostar está en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con los requerimientos operacionales establecidos para los reportes que en esta sección se identifican.

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. Así las cosas, 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 ¹²	CP	Aerostar proveyó evidencia del permiso de operación de fuente de emisión con fecha del 4 de mayo de 2021 que autoriza la operación de veintidós (22) generadores eléctricos ubicados en los distintos terminales y otras ubicaciones del Aeropuerto. La vigencia del permiso es por un término de cinco (5) años. El permiso establece todas las condiciones de operación y entre estas, la obligación mantener un registro mensual de horario de operación, consumo de combustible y contenido de azufre y la obligación de preparar y presentar ante el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (“DRNA”) un informe anual donde se indique el consumo anual de combustible y el contenido de azufre. Se le solicitó a Aerostar evidencia de la presentación de este informe anual. Aerostar no produjo copia de este informe anual. Por consiguiente, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
Permiso de Uso (Permiso Único) ¹³	C	Se presentó evidencia del Permiso Único para las siguientes áreas: aeroparque; estacionamiento multipisos y edificio de rescate; Terminal A; Terminal B; Terminal C y oficinas administrativas; Área de Mantenimiento y Taller de Mecánica; y Terminal D.

¹² Véase **Anejo G**, Permiso de Operación de Fuente de Emisión Núm. PFE-LC-16-0221-0041-II-O con fecha del 4 de mayo de 2021.

¹³ Véase **Anejo H**, Permisos Únicos emitidos para las facilidades en operación en el Aeropuerto.

Cubierta bajo Permiso General Multi-Sectorial de Aguas de Escorrentía	C	El Aeropuerto tiene cubierta bajo el permiso general Núm. PRR053267 con vigencia hasta el 2026. Para obtener cubierta bajo este permiso la facilidad presentó un <i>Stormwater Pollution Prevention Plan</i> (“SWPPP”, por sus siglas en inglés) para el manejo de aguas de escorrentía provenientes de actividad industrial. El SWPPP requiere que se presenten informes trimestrales de monitoreo para ciertos parámetros. En una búsqueda del portal de cumplimiento de la Agencia Federal de Protección Ambiental (“EPA”, por sus siglas en inglés) surge que Aerostar no cumplió con la presentación de dichos informes <i>Discharge Monitoring Reports</i> (“DMRs” por sus siglas en inglés) 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. Por tal razón, se determina que Aerostar está en Cumplimiento con este permiso.
Autorización de Descarga de Aguas Residuales ¹⁵	CP	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. En la autorización se establecen las condiciones de operación, entre estas, la obligación de presentar ante el Programa de Pretratamiento ciertos informes en o antes del 28 de mayo y noviembre de cada año. Se le solicitó a Aerostar evidencia de cumplimiento con estos informes y no fue provista. En atención a ello, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
Certificado de Operación del Aeropuerto al amparo del	C	Este certificado no tiene fecha de expiración. Sin embargo, la FAA verifica su cumplimiento anualmente. Se proveyó evidencia de la

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**, Autorización para la Descarga de Aguas Residuales, Permiso Núm. AUA-E-10-102-009.

		comunicación de la FAA con fecha del 27 de junio de 2022 certificando la inspección anual realizada por la FAA del 21 de junio al 24 de junio del 2022 para evaluar el cumplimiento con el 14 C.F.R. Parte 139. La comunicación de la FAA hace referencia a hallazgos relacionados a aspectos operacionales correspondientes a las marcas, letreros e iluminación en las pistas, y sobre la necesidad de ajustes en el equipo para la provisión de servicios de rescate aéreo y bomberos. Sin embargo, la carta concluye que se atendieron los hallazgos identificados y determina cumplimiento. En atención a esto, se considera a Aerostar en Cumplimiento con esta obligación.
Certificado de Registro de Comerciante¹⁶	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 reciclaje¹⁷	CP	Se proveyó evidencia del Plan de Reciclaje remitido al DRNA con vigencia desde el 17 de noviembre de 2020 hasta el 17 de abril de 2022 y evidencia de la aprobación a la revisión al Plan de Reciclaje del aeropuerto con fecha del 3 de octubre del 2022 y vencimiento al 3 de abril del 2024. El cumplimiento con esta obligación requiere también la presentación de informes trimestrales para evidenciar cumplimiento con dicho plan. Aerostar solo produjo evidencia de la presentación del informe para el último trimestre. En atención a esto, se considera a Aerostar en Cumplimiento Parcial con esta obligación.
DACO Operación de Estacionamiento Público¹⁸	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 Departamento de Asuntos al Consumidor (“ <u>DACO</u> ”) el 11 de febrero de 2021, con fecha de expiración al 27 de febrero de 2022 y licencia renovada con fecha del 28 de febrero

¹⁶ Véase **Anejo J**, Certificado de Registro de Comerciante.

¹⁷ Véase **Anejo K**, Carta del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales sobre cumplimiento de la Revisión al Plan de Reciclaje del aeropuerto con fecha del 3 de octubre de 2022.

¹⁸ Véase **Anejo L**, Licencias emitidas por DACO para la operación de estacionamientos públicos para vehículos de motor.

		de 2022 y vigencia hasta el 27 de febrero de 2023. Se presentó también, evidencia de la Licencia Número SJ-17657-EST para Estacionamiento Público de Vehículos de Motor en Puerto Rico de Tiempo Extendido (<i>long term parking</i>) con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2022 y la licencia renovada con vigencia hasta el 11 de septiembre de 2023.
Patente Municipal ¹⁹	C	Se presentó evidencia de cumplimiento con la Patente Municipal del Municipio de Carolina hasta el 30 de junio de 2023.
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 efecto relacionadas a la deuda correspondiente al Aeropuerto y a los gastos operacionales proyectados para el año en curso (en adelante, las “Reservas”). En particular, el Contrato requiere que Aerostar mantenga reservas en efectivo por una cantidad igual al agregado de la deuda a pagar y el veinticinco por ciento (25%) de los gastos operacionales anuales proyectados para el Aeropuerto.

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 la Sección 3.8 del Contrato. Aerostar confirmó que Reservas que cumplen con los requisitos pertinentes del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva para el año 2022 eran los siguientes:

Tipo de Reserva	Cantidad Reservada
Reserva Operacional	\$19,602,980
Reserva de Deuda	\$40,773,548

¹⁹ Véase **Anejo M**, Patente Municipal válida hasta junio del año 2023.

Aerostar suministró copias de los *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2022.²⁰ Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con esta obligación para el año bajo evaluación.

v. Pago de Contribuciones

La Sección 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, el “IVU”). Sobre el IVU, precisamos que la sección 4010.01 (nn) (2)(C) del Código de Rentas Internas de Puerto Rico, 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 de Rentas Internas, “incluirá a personas que actúen u operen en o a nombre de este.” Consistente con ello, en el *Closing Agreement*, suscrito en diciembre del 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, también estarían exentos del pago de IVU.

Aquí un resumen de la evaluación de la información solicitada y provista por Aerostar en cuanto a sus obligaciones contributivas.

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 2022. Además, se corroboró que Aerostar no tenía deudas por ningún concepto para el periodo bajo evaluación mediante la Certificación de Deuda emitida por el Departamento de Hacienda con fecha del 13 de mayo de 2024.
Declaración de Volumen de Negocios	C	Se proveyó copia ponchada de la Declaración sobre Volumen de Negocio para el año 2022.
Planilla de Contribuciones Sobre Propiedad Mueble	C	Se presentó evidencia de la planilla radicada electrónicamente el 11 de mayo del 2023.

²⁰ Véase **Anejo N**, *Officer's Certificates* para todos los trimestres del año 2022 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.

Planilla Mensual de Impuesto Sobre Venta y Uso	C	Se proveyó una certificación de cumplimiento con la radicación de planillas del IVU con fecha del 13 de mayo de 2024 y copia de las planillas mensuales presentadas para todos los meses del año 2022.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

Aerostar también proveyó las siguientes certificaciones: (i) certificación negativa de deuda del Departamento de Hacienda; (ii) certificación de radicación de planillas de contribución sobre ingresos para los años 2019 al 2023; (iii) certificación negativa de deuda por todos los conceptos del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (“CRIM”); y (iv) certificación de radicación de planillas sobre la propiedad mueble del CRIM que cubre los años 2018 al 2022. Según se desprende de la información presentada, se considera a 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 policiacos, de bomberos y de emergencias al nivel necesario para cumplir con los requerimientos federales de seguridad y con el Plan de Seguridad en el Aeropuerto, 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 porcentaje correspondiente del 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 estos servicios de Puertos a Aerostar.

En cumplimiento con esta obligación, Aerostar indicó que los gastos incurridos para el año 2022 en servicios de emergencia, policiacos y de bomberos totalizaron **\$4,013,803.72** que se desglosan en las siguientes categorías:

- ✓ Rescate y Bomberos (“ARFF” por sus siglas en inglés) - \$153,213.64
- ✓ Seguridad ofrecida por Negociado de la Policía de Puerto Rico - \$1,522,319.92
- ✓ Seguridad privada ofrecida por la compañía Ranger American of P.R., Inc. - \$2,338,270.16

Aerostar presentó facturas de los gastos incurridos en los servicios de rescate y bomberos, y otras facturas y los contratos para los servicios de seguridad con el Negociado de la Policía de Puerto Rico y la compañía privada, Ranger American of P.R., Inc.

En consideración a lo anterior, se considera al 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, los “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.²¹

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 con celeridad 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 otros Proyectos Capitales que se requieran durante el término del Contrato para mantener el Aeropuerto en óptimas condiciones y en cumplimiento con los Estándares Operacionales y las leyes y reglamentos aplicables.

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 *PFC Commitments* que eran compromisos para el desarrollo de proyectos sufragados con los PFCs 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 mejoras definidas en el Anejo 13 del Contrato, cuyo desarrollo debía iniciar dentro de los tres meses luego del Cierre Financiero y completarse (sustancialmente) dentro de los dieciocho 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;

²¹ Véase Artículo 1, Sección 1.1 del Contrato.

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 cuya ejecución fue autorizada con fondos provenientes de los PFCs. Son mejoras o proyectos para los cuales se solicita autorización de la FAA para cobrarle a los pasajeros un cargo especial cuyos fondos se utilizan para sufragar el desarrollo de los proyectos autorizados para tales fines;
5. *Capacity Enhancement Plan* o “CEP” – era 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 se completó en julio del año 2018; y
6. *Capital Improvement Program* “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 y 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 las 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 proyectos. Su itinerario de ejecución se estableció en el Plan de Transición²², 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 año 2022:

Núm.	Nombre del Proyecto	Estatus al 2022	Costo estimado/final	Comentarios
1.	<i>Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal “A.”</i>	Pendiente de inicio	\$4.8M	El proyecto pasó de ser un <i>Design-Bid-Build</i> a un <i>Design-Build</i> . El proyecto inició en el cuarto trimestre del año 2023.

²² Véase **Anejo O**, Exhibit F del Plan de Transición y CEP.

Según se desprende de la tabla arriba, al finalizar el año 2022, Aerostar no había culminado con los 22 proyectos que comprenden los *Initial Capital Projects*, a pesar de haberse acordado que estos fuesen de los primeros proyectos en desarrollarse luego del Cierre Financiero. Aún está 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 PFCs. Reiteramos que el *PFC* es una tarifa al pasajero autorizada mediante legislación federal (49 U.S.C. §40117) que se utiliza para sufragar la construcción y desarrollo de proyectos aeroportuarios. Estos proyectos son aprobados por la FAA y se realizan principalmente con fin de mejorar la seguridad y capacidad de los aeropuertos comerciales, entre otras cosas. La legislación permite a los aeropuertos cobrar hasta \$4.50 por cada pasajero o embarcado en aeropuertos comerciales.

Según la información que obra en la página de la FAA, desde el 2005 al 31 de diciembre del 2022 se han aprobado para el Aeropuerto fondos PFCs que ascienden a \$626,820,836. Dichos fondos expiran el 1 de marzo del 2029.²³

En resumen, los fondos PFCs operan de la siguiente forma:

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

Según la información provista por Aerostar, en el año 2022 cobró un total de **\$21,205,200.03** por concepto de PFCs y recobró, mediante los correspondientes reembolsos, un total de **\$22,448,427.00**.

A continuación, el listado de los proyectos para los cuales se utilizó parte de los fondos PFCs.

1. *Reconstruct Apron - Apron 6 Slab Reconstruction*
2. *Install Terminal Apron Flood Lighting*
3. *Rehabilitate Runway 10/28 Phase 1 (Design)*
4. *Rehabilitate Runway 10/28 - Joint Seal Replacement*
5. *Reconstruct Runway 8/26 - Phase 1 (Design)*
6. *Reconstruct Taxiway Hotel (3,400 l.f.) - Design*

²³ Váyase a la página web *Federal Aviation Administration, Passenger Facility Charge (PFC) Monthly Reports for 2022*, a la siguiente dirección https://www.faa.gov/sites/faa.gov/files/2022-12/pfc_airports_20221231.pdf, a la pág. 21 de 27.

-
7. *Acquire two sweepers*
 8. *Remove Obstructions in Runway 8/26 Object Free Area*
 9. *PFC Application #8 Development*
 10. *Reconstruct Terminal D*
 11. *Cogen Facility - Preliminary Feasibility Studies & Program*
 12. *Terminal B Escalator Replacement*

Cabe señalar que, los fondos PFCs también se utilizan para la preparación de las solicitudes de autorización de proyectos y para el reembolso del pago de la deuda. En el año 2022 se reembolsó un total de **\$4,840,469** para el pago de la 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 física de las instalaciones (FCA) y el resumen del tráfico aéreo (*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 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.

Según lo antes reseñado, el 14 de abril de 2023, Aerostar le presentó a Puertos su Programa de Mejoras Capitales para el periodo comprendido entre los años 2023-2027.²⁴ Puertos lo aprobó el 8 de febrero de 2024. El CIP presentado por Aerostar incluye la información requerida en los Estándares Operacionales. El documento incluye un resumen ejecutivo, la descripción de los proyectos con sus estimados de costos e indicación sobre la procedencia de los fondos para su desarrollo, su priorización y una descripción de la metodología utilizada para priorizarlos.

Aerostar incluyó 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 **\$203,172,00.00** 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* (en adelante, “AIP”) las subvenciones otorgadas pueden cubrir hasta un máximo de 75% de los costos elegibles.

²⁴ Véase **Anejo F**, *Capital Improvement Program* (CIP 2023-2027) del 14 de abril del 2023.

Five-Year CIP Summary

#	Project	Cost Estimate	AIP	PFC	Duration
1	Taxiway H Pavement Reconstruction	\$7,983,000	✓		2021 - 2023
2	Terminal A Rehabilitation (Design & Construction)	\$36,600,000		✓	2023-2027
3	Terminal D FIS Reconstruction	\$8,890,000		✓	2023-2025
4	TSA Offices	\$1,500,000			2023-2024
5	Amerijet Roof	\$1,025,000			2023
6	Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A	\$4,300,000		✓	2023 - 2024
7	ROFA Obstruction Removal	\$12,630,000	✓	✓	2022 - 2024
8	Roof Upgrade Plan	\$6,000,000			2023- 2027
9	SJU Airport Security Office Facilities	\$2,408,000		✓	2023-2024
10	Terminal B Pedestrian Walkway	\$750,000		✓	2023-2024
11	Tony Santana Pavement Rehabilitation	\$4,580,000		✓	2022 - 2023
12	Airfield Rehabilitation Improvement Apron 3	\$56,800,000	✓	✓	2023 - 2028
13	Runway 8/26 Reconstruction	\$26,000,000	✓		2023 - 2025
14	Taxiway N1 Reconstruction (Design & Construction)	\$14,104,000	✓		2023 - 2025
15	Dufry Corridor Enhancement	\$500,000		✓	2023
16	TWY S Connector Design & Reconstruction	\$9,500,000	✓	✓	2023 - 2025
17	Police Precinct	\$657,000		✓	2023
18	Terminal B/C BHS Software/Hardware Upgrade	\$525,000			2023
19	Terminal A Make-Up Unit #1 Major Repair	\$120,000			2023
20	Terminal C/D Potable Water 6in New Pipe Sections	\$100,000			2023
21	New Pre-Conditioned Air Units	\$400,000			2023
22	Replacement of Electrical Feeder Sections (SU16-SU17 & SU21-SU24)	\$250,000			2023
23	New Vehicles (3)	\$150,000			2023
24	Runway 8 End-Design & Construction	\$7,400,000	✓	✓	2023-2025
TOTAL		\$203, 172, 000			

*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 2022.²⁵

RESUMEN DE PROYECTOS CAPITALES PARA EL PERIODO DEL 2022						
#	NOMBRE DEL PROYECTO	ESTATUS AL 2022	FECHA INICIO	FECHA DE TERMINACIÓN	COSTO ESTIMADO O COSTO TOTAL	AIP (70%)
1	Apron 6 Pavement Reconstruction	Completado	Feb-20	Jan-22	\$ 8,300,955	\$ 5,351,214
2	Installation of Apron Floodlights	Completado	Oct-21	Dec-22	\$ 2,362,842	\$ -
3	Taxiway H Pavement Reconstruction*	En progreso	Nov-21	Dec-23	\$ 6,875,807	\$ 6,875,807

²⁵ 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.

4	ICE Office	En progreso	Sep-21	Jul-23	\$ 3,383,511	\$ -
5	Terminal D Reconstruction	En progreso	Jan-20	Aug-23	\$ 16,280,657	
6	ROFA Obstruction Removal (Design Phase)	En progreso	Dec-20	Nov-23	\$ 550,014	\$ 385,010
7	ROFA Obstruction Removal (Permitting Phase, among others services)	En progreso	Jan-20	N/A	\$ 433,353	\$ 303,347
8	Roof Fans and BHS Project	Iniciado	Mar-22	Jun-23	\$ 789,976	\$ -
9	SJU Airport Security Office Facilities	Iniciado	Apr-22	Apr-23	\$ 1,841,081	\$ -
10	Tony Santana Pavement Rehabilitation	Iniciado	Aug-22	N/A	\$ 4,299,566	\$ -
11	North Car Rental Center	Iniciado	May-22	May-23	\$ 1,009,961	\$ -
*El proyecto Taxiway H Pavement Reconstruction es sufragado con las subvenciones de AIP #059 (70%) y #061 (100%).						

TOTAL: \$ 46,127,723 \$ 12,915,378

TOTAL INVERTIDO POR AEROSTAR: \$ 33,212,345

viii. Cargos e ingresos del Aeropuerto

El Artículo 7 del Contrato autoriza a Aerostar a establecer, imponer, cobrar y retener cualquier cargo, renta, tarifa u otro tipo de cuota por el uso de las facilidades del Aeropuerto, según autorizado en el Artículo 10 (c) de la Ley Núm. 29. Específicamente, la Sección 7.2 del Contrato le concede a Aerostar el derecho a solicitar y cobrar PFCs, a solicitar subvenciones gubernamentales y al cobro por el acceso y uso privado de la transportación terrestre en las facilidades del Aeropuerto.

Se le solicitó a Aerostar que identificara los cargos e ingresos que impuso y cobró durante el año bajo evaluación. En contestación, produjo información y documentación en cuanto a las tarifas, rentas y otros cargos que le cobra a las aerolíneas que operan en el Aeropuerto por varios usos o servicios.²⁶

En cuanto al cobro de PFCs, el Arrendatario produjo una carta de la FAA, con fecha del 17 de mayo de 2022, acusando recibo y aprobando la solicitud de Aerostar del 18 de abril de 2022, para el cobro y uso de un total de **\$32,810,285** (Solicitud de PFCs Núm. 22-08-C-00-SJU) en ingresos de los PFCs para sufragar el desarrollo de los siguientes proyectos:²⁷

²⁶ Véase **Anejo P**, Listado de tarifas impuestas a las aerolíneas sobre el uso del aeropuerto para el año 2022.

²⁷ Véase **Anejo Q**, Carta de la FAA a Aerostar sobre la solicitud de cobro de PFCs para la subvención de proyectos con fecha del 17 de mayo de 2022.

Project Title	Type	Level	Pay-as-you-go
Reconstruct Apron – Apron 6	C	4.50	\$2,322,857
Install Terminal Flood Lighting	C	4.50	\$2,447,573
Rehabilitate Runway 10-28 Phase I (Design)	C	4.50	\$50,667
Rehabilitate Runway 10-28 – Joint Seal Replacement	C	4.50	\$659,907
Reconstruct Runway 8-26- Phase I (Design)	C	4.50	\$461,820
Reconstruct Taxiway Hotel (Design)	C	4.50	\$445,592
Acquire Two Sweepers	C	4.50	\$180,891
Remove Obstructions in Runway 8-26 OFA	C	4.50	\$3,900,000
PFC Application Development	C	4.50	\$115,000
Reconstruct Terminal D	C	4.50	\$11,951,507
Construct Pedestrian Bridge – Parking Structure to Terminal A	C	4.50	\$4,000,000
Cogeneration Facility- Preliminary Feasibility Study and Program Formulation Charges	C	4.50	\$561,992
Reconstruct Access Road	C	4.50	\$4,600,000
Pedestrian Walkway to Baggage Claim B/C	C	4.50	\$750,000
Terminal B Escalator Replacement	C	4.50	\$362,479

La FAA indica que el cobro de los cargos PFCs autorizados en la solicitud aquí mencionada podrá hacerse a partir del 1 de septiembre de 2027.

Sobre las solicitudes de subvenciones gubernamentales, Aerostar produjo información de tres acuerdos de subvenciones bajo el programa AIP de la FAA suscritos en el año 2022 para los siguientes proyectos:

	Proyecto	Cantidad AIP
1	<i>Conduct Sustainable Practices Study</i>	\$385,010.00
2	<i>Reconstruct Apron 1 (50,000 SY) – Design; Reconstruct Apron 3 (40,000 SY) – Design; Acquire Aircraft Rescue and Fire Fighting Vehicle (Class 4 - 1500 gallon).</i>	\$2,065,877.00
3	<i>Reconstruct Taxiway S1 (550 ft) – Design</i>	\$295,211.00
	Total	\$2,746,098.00

ix. 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 a su operación (Sección 3.14), entre otras notificaciones, incluyendo las relacionadas a incidencias de Acciones Adversas (véase

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.

En el LAR del año 2022 se identifican algunas de estas notificaciones. Por ejemplo, menciona tres (3) incidentes de incursiones en las pistas aéreas que provocaron las siguientes notificaciones de investigación de la FAA:

- i) Carta de Aerostar a Puertos con fecha del **23 de febrero de 2022** informando sobre la comunicación de investigación emitida por la FAA a Aerostar el **22 de febrero de 2022 (Caso Núm. 2022SO800053)** en la que se informa sobre una posible violación al 14 C.F.R. Parte 139. La investigación surge por un individuo que sobrepasó el perímetro de seguridad y entró al área restringida de una pista. En vista de que el incidente advertía sobre el posible incumplimiento con la reglamentación federal, Aerostar tenía que haber remitido la notificación a Puertos en un término de siete (7) días. Aerostar notificó en un día, por ende, notificó oportunamente. De la información provista sobre este incidente, surge que la FAA le envió la notificación correspondiente a Aerostar sobre el cierre de la investigación al determinar que el incidente no constituyó una violación al 14 C.F.R. Parte 139.²⁸
- ii) Carta de Aerostar a Puertos con fecha del **26 de mayo del 2022** en torno a la notificación de investigación de la FAA sobre de incidentes bajo los **casos núm. 2022SO800107 y 2022SO800108**. Según consta de la información provista, el **5 de mayo de 2022**, la FAA le envió una comunicación a Aerostar sobre la incursión de un

²⁸ Véase **Anejo R**, intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800053.

vehículo en una pista de aterrizaje y le advirtió que este incidente podría constituir una violación al 14 C.F.R. Parte 139. En vista de que la comunicación de la FAA le advertía a Aerostar sobre el posible incumplimiento con la regulación federal, Aerostar tenía siete días a partir de la notificación de la FAA para notificarle a Puertos sobre la notificación de la FAA. Notificó veinte (20) días después. Por tanto, incumplió con su obligación de notificar oportunamente. Sobre este caso, la FAA le remitió una comunicación a Aerostar con fecha del 22 de agosto de 2022 en la que informa sobre el cierre de la investigación, al determinar que no hubo incumplimiento con la reglamentación federal.²⁹

- iii) El **5 de mayo de 2022**, la FAA le remitió la comunicación sobre la investigación en el **caso núm. 2022SO800108**, en la cual señaló el incidente de incursión en un área restringida y advirtió que ello podría constituir un incumplimiento con la reglamentación federal (14 C.F.R. Parte 139). Aerostar notificó a Puertos de esta comunicación e incidente en su carta del **26 de mayo de 2022**, veinte (20) días después de haber sido notificado sobre el posible incumplimiento con la reglamentación federal. Por tanto, incumplió con su deber de notificar oportunamente, dentro de los siete días que establece el Contrato. El 15 de agosto de 2022, la FAA le notificó a Aerostar sobre el cierre de la investigación sobre este incidente, al determinar que el mismo no constituyó un incumplimiento con la reglamentación federal.³⁰

En lo pertinente a la notificación de reclamaciones legales o litigios, Aerostar proveyó copia de las siguientes reclamaciones:

- (i) notificación de representación legal y reclamación de daños con fecha del 25 de agosto de 2023 sobre una caída ocurrida el 1 de agosto de 2022 en uno de los carruseles de equipaje;
- (ii) notificación de reclamación extrajudicial por una caída ocurrida el 22 de agosto de 2022; y
- (iii) demanda de daños y perjuicios presentada en contra de Aerostar y otras aerolíneas como resultado de una caída en el área de los taxis ocurrida el 18 de mayo de 2022.

Estas reclamaciones fueron notificadas directamente a Puertos y a Aerostar, por lo que no hubo necesidad de notificación adicional a las partes.

En atención a lo aquí reseñado, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO PARCIAL** con esta obligación de notificación. De las tres comunicaciones enviadas por la FAA a Aerostar advirtiendo

²⁹ Véase **Anejo S**, intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800107.

³⁰ Véase **Anejo T**, intercambio de comunicaciones sobre la investigación de la FAA en el caso núm. 2022SO800108.

sobre el posible incumplimiento con alguna reglamentación federal, Aerostar notificó una oportunamente, dentro del término de siete días que dispone el Contrato para este tipo 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 inicialmente comunicado verbalmente, posteriormente deberá notificarse prontamente por escrito, cuando Aerostar advenga en conocimiento sobre el incidente.

En contestación al requerimiento de información sobre este tipo de incidente y su correspondiente notificación, Aerostar produjo copia de una carta con fecha del **7 de abril del 2022**³¹ en la que le notifica a Puertos la ocurrencia de un incidente de índole ambiental identificado el **23 de marzo de 2022**. Según la notificación y el informe adjunto, se identificó combustible en el sistema de aguas de escorrentía que discurren entre algunas pistas aéreas en el Aeropuerto. Surge de esta comunicación, que el incidente fue notificado verbalmente a personal de Puertos al día siguiente de haberse identificado. La notificación de Aerostar incluyó detalles sobre la sustancia, su ubicación, la fecha en la que fue identificada, las agencias que fueron notificadas y la información sobre las medidas correctivas y de remediación llevadas a cabo para atender el incidente ambiental. La notificación indica que el derrame de combustible no fue responsabilidad de Aerostar.

En consideración a lo anterior, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con este tipo de notificación.

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

³¹ Véase **Anejo U**, carta de Aerostar a Puertos del 7 de abril de 2024, re: incidente ambiental y reporte.

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 informes antes descritos), Aerostar puede optar por someter una copia del estado financiero auditado que anualmente debe presentarle a la FAA, como parte de su cumplimiento con el Certificado de Operación.

Aerostar proveyó copia del informe financiero auditado por PWC con fecha del 27 de marzo de 2023 para el año bajo evaluación y evidencia de habérselo remitido a Puertos el 28 de marzo de 2023.³²

Por consiguiente, se considera a Aerostar en **CUMPLIMIENTO** con la entrega de este informe.

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 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 del Contrato, 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, 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

³² Véase **Anejo B**, estado financiero auditado por PWC con fecha del 27 de marzo de 2022 y evidencia de su envío a Puertos el 28 de marzo de 2024.

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.

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 resultado (o relacionado a) de la actuación de la Aerolínea 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. Específicamente, el inciso “(d)” requiere que la Aerolínea Signataria le notifique al Aerostar sobre cualquier reclamación, notificación o acción relacionada con algún derrame de sustancias peligrosas al ambiente, que haya surgido de su uso u ocupación 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 otra información requerida para determinar la contribución anual
- Reporte Mensual de MAGTOW y otra información requerida para determinar la contribución anual
- Notificaciones legales de incidentes relacionados con las Aerolíneas Signatarias
- Informe o notificaciones de accidentes ambientales relacionados con las Aerolíneas Signatarias

En contestación a este requerimiento de información, 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 Puertos en el que se provee un enlace para descargar copia de las proyecciones (*forecasts*) enviadas por las Aerolíneas Signatarias para los años 2014, 2016 y 2017 al 2022. 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 2022 no se suscitaron tales incidentes 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	CP	Se proveyó copia de tres notificaciones de investigación de la FAA cursadas en el año 2022. Las tres cartas advertían sobre el posible incumplimiento con 14 C.F.R. Parte 39, por lo que Aerostar tenía que notificarle a Puertos en un término de siete días contados desde la notificación de la FAA. Para dos de estas notificaciones, Aerostar le notificó a Puertos veinte días después.
Notificación e Informes de Incidentes Ambientales	C	Aerostar produjo una carta mediante la cual le informa a Puertos de un incidente ambiental ocurrido durante el año bajo evaluación, en el que se identificó la presencia de combustible en las aguas de escorrentía que transcurren por ciertas pistas del Aeropuerto. La carta incluye como anejo el detalle del incidente, reportes y otra información que demuestra cumplimiento con esta obligación de notificación.
Informes Financieros (Interinos, No-Auditados, Auditados)	C	Se proveyó copia de los informes financieros auditados 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 2022 fue remitido a Puertos en junio del 2022, cuando debió haberse enviado a finales del año 2021.
Leyenda: C = En Cumplimiento • CP = Cumplimiento Parcial • I = Incumplimiento • N/A = No Aplica		

x. 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 requeridos son las siguientes:

- Responsabilidad por Prácticas Laborales - mínimo de \$5,000,000, por ocurrencia;
- Seguro de Compensación de Trabajadores según los límites aplicables de la Corporación del Fondo del Seguro del Estado;
- Responsabilidad Comercial General (Primaria y Exceso) - mínimo de \$200,000,000 por ocurrencia y \$400,000,000 en el agregado, por daño corporal (incluyendo muerte), y a la propiedad;
- Responsabilidad Civil de Automóvil (Primaria y Exceso) - mínimo de \$1,000,000, por ocurrencia y \$5,000,000 en el agregado, por daño corporal y a la propiedad;
- Riesgo del Constructor - con cubierta consistente con el mercado para aeropuertos públicos;
- 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;
- Propiedad con cubierta basada en el costo total de remplazo de toda pérdida, daño o destrucción al Aeropuerto;
- Responsabilidad por Contaminación - mínimo de \$5,000,000, por ocurrencia y \$25,000,000, en el agregado;
- Seguro de Interrupción de Negocios – por un mínimo de seis (6) meses de ingresos estimados, a partir de la fecha del incidente;
- Seguro de Responsabilidad Civil de Contratistas del Propietario - mínimo de \$2,000,000, por ocurrencia;
- Seguro de Maquinaria y Caldera - por maquinaria o ruptura de equipo que cubra, como mínimo, el costo de reemplazo más un 10%; y
- 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 2022:

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 cubierta de \$5M y efectividad por un año, desde marzo del 2022 ³³
2.	Póliza del Fondo del Seguro del Estado	C	Se presentó evidencia de pago al Fondo de Seguro del Estado para el año 2022 ³⁴
3.	Seguro Comercial General	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por Starr Indemnity & Liability Company con efectividad de un año y límite de cubierta de \$400M por ocurrencia, entre otros. ³⁵
4.	Seguro de Automóviles de Negocios	C	Se presentó certificado de cubierta emitido por MAPFRE PRAICO INSURANCE CO con cubierta de \$1M por ocurrencia. ³⁶
5.	Responsabilidad de Construcción	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por AIG Insurance Company -Puerto Rico con sublímite de \$500,000.00 ³⁷
6.	Responsabilidad Profesional	C	Se presentó evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: <i>Apron 6 Pavement Rehabilitation, ICE Offices, Installation of Apron Floodlights, North Car Rental Center y otros</i> ³⁸
7.	Seguro de Propiedad	C	Se presentó evidencia de cubierta emitida por AIG Insurance Company Puerto Rico con cubierta de \$160M. ³⁹
8.	Seguro de Responsabilidad Legal por Contaminación	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company con cubierta de \$25M. ⁴⁰
9.	Cubierta de Interrupción de Negocio	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por AIG Insurance Company con sublímite de \$25M ⁴¹

³³ Véase **Anejo V**, Certificado de cubierta de responsabilidad por prácticas laborales

³⁴ Véase **Anejo W**, Certificado de cubierta de Póliza del Fondo del Seguro del Estado

³⁵ Véase **Anejo X**, Certificado de cubierta de responsabilidad comercial general para aviación

³⁶ Véase **Anejo Y**, Certificado de cubierta de responsabilidad de automóviles y *garagekeepers*

³⁷ Véase **Anejo Z**, Certificado de cubierta de responsabilidad por actividades de construcción

³⁸ Véase **Anejo AA**, evidencia de cubierta de responsabilidad profesional procurada por los contratistas para los siguientes proyectos: *Apron 6 Pavement Rehabilitation y ICE Offices*. Aerostar proveyó evidencia de cubiertas para otros proyectos que no se incluyen como anejos a este Informe por razones de espacio, pero están disponibles en nuestros archivos.

³⁹ Véase **Anejo BB**, Certificado de cubierta de seguro de propiedad

⁴⁰ Véase **Anejo CC**, Certificado de póliza de responsabilidad por contaminación

⁴¹ Véase **Anejo Z**, Certificado de cubierta para interrupción de negocio

10.	Protección a Dueño por Responsabilidad de Contratista	C	Se presentó evidencia de póliza cubierta OCIP emitida por Chubb Insurance Company ⁴²
11.	Cubierta para Maquinaria y Equipo Pesado	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Mapfre Praico Insurance Co ⁴³
12.	Responsabilidad Fiduciaria	C	Se presentó evidencia de certificado de póliza emitido por Chubb Insurance Company of P.R. con cubierta de \$15M por ocurrencia y en el agregado ⁴⁴

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

xi. 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.

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.⁴⁵ Aerostar indicó que el reembolso por gastos de monitoreo para el año 2022 asciende a **\$317,370.00**.

Se produjo copia de un informe de monitoreo de cumplimiento preparado por la compañía Yardley Knox para el año fiscal 2021-2022 que fue comisionado por Puertos.⁴⁶ Este informe, similar al informe sobre la condición de las facilidades del Aeropuerto (FCA), evalúa la condición

⁴² Véase **Anejo DD**, Certificado de cubierta OCIP

⁴³ Véase **Anejo EE**, Certificado de cubierta para maquinaria y equipo pesado

⁴⁴ Véase **Anejo FF**, Certificado de cubierta por responsabilidad fiduciaria para directores y oficiales

⁴⁵ Véase **Anejo GG**, facturas y evidencia de pago por gastos de monitoreo.

⁴⁶ Véase **Anejo HH**, Informe de Monitoreo de Yardley Knox 2021-2022

o estado físico y estructural de las instalaciones que componen el Aeropuerto e incluye recomendaciones de cómo atender sus hallazgos. Sobre los hallazgos de este informe, surge que mediante carta del 29 de septiembre de 2022, Puertos le advirtió a Aerostar sobre las siguientes deficiencias, que habían sido identificadas anteriormente pero no atendidas, a saber: (i) pisos de los terminales con lozas rotas; (ii) el área del estacionamiento con letreros y señalización insuficiente, líneas de los estacionamientos borrosas y defectos en las puertas de las escaleras; y (iii) deficiencia en la limpieza de las áreas de espera en los terminales, entre otras deficiencias.⁴⁷ De la información provista, surge una comunicación de seguimiento remitida por Puertos a Aerostar el 15 de septiembre de 2023 donde reclama la corrección de las deficiencias previamente identificadas, que a dicha fecha, aún no habían sido atendidas, y solicita que Aerostar le remita un plan de acción correctiva.⁴⁸

Aerostar respondió a esta última comunicación de Puertos mediante carta con fecha del 13 de octubre de 2023, en la que incluye el plan de acción correctiva solicitado y ofrece una actualización sobre las deficiencias señaladas en el informe de Yardley Knox.⁴⁹ De particular interés, en esta carta se menciona una reunión sostenida con Puertos a finales de diciembre del año 2022 y, como parte de los acuerdos llegados durante esta reunión, informa sobre el reclutamiento de personal que estaría supervisando el mantenimiento preventivo y las acciones correctivas. En esta comunicación, Aerostar también proveyó copia de su informe en contestación a los hallazgos identificados en el informe del Yardley Knox para el 2021-2022 (se incluye un informe separado en contestación a los hallazgos identificados en el estacionamiento multipisos).⁵⁰ Los informes de Aerostar en contestación a los hallazgos del informe de Yardley Knox identifican las acciones tomadas por Aerostar (se incluyen fotografías) o los planes de acción para atender las deficiencias señaladas.

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

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

⁴⁷ Véase **Anejo II**, carta de Puertos a Aerostar del 29 de septiembre de 2022 sobre hallazgos del informe de monitoría de Yardley Knox

⁴⁸ Véase **Anejo JJ**, comunicación de Puertos a Aerostar con fecha del 15 de septiembre de 2023, re: seguimiento sobre deficiencias y solicitud de plan de acción correctiva

⁴⁹ Véase **Anejo KK**, comunicación de Aerostar a Puertos del 13 de octubre de 2023 en contestación a las cartas de Puertos sobre las deficiencias identificadas en el Informe de Yardley Knox del año 2022.

⁵⁰ Véase **Anejo LL**, Informes de Aerostar en contestación al Informe de Monitoría de Yardley Knox del año 2022

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 la 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 recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un consecuencia adversa y significativa sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (“AA Preliminary Notice”) dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en conocimiento sobre la Acción Adversa.

Aerostar indicó que, durante el año 2022, 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 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.

Aerostar indicó que durante el año 2022 no se suscitó ningún Evento de Demora.

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 los remedios o consecuencias, según el tipo de incumplimiento. La Sección 16.1 del Contrato, identifica y describe los eventos de incumplimiento por parte de Aerostar y la Sección 16.2, 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 significativos (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;
- ✓ (aplicable a Aerostar solamente) 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;
- ✓ si se incumple con algún asunto significativo de un plan de trabajo, aprobado por la otra parte para remediar algún incumplimiento;
- ✓ (aplicable a Aerostar solamente) 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;
- ✓ 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 los incumplimientos tales como los identificados en 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 propuesta transferencia 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 contestó 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, Aerostar no ha transferido, todo o parte, de sus intereses como arrendatario del Aeropuerto en violación a lo estipulado en el Artículo 17 del Contrato.⁵¹

FIN DEL DOCUMENTO

⁵¹ Véase **Anejo MM** Certificación sobre cumplimiento con Artículo 17 del Contrato.