



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO

Autoridad para las Alianzas
Público-Privadas de Puerto Rico

9210

Lcda. Deliris Ortiz Torres
Directora Ejecutiva

ACUSE DE RECIBO

A LA MANO

FECHA : 12 de mayo de 2016

RECIBIDO MAY 12 16 PM 3:19

A : **Hon. Alejandro J. García Padilla**
Gobernador
Estado Libre Asociado de Puerto Rico
La Fortaleza
San Juan, Puerto Rico

11/11/16 ANDR
PRESIDENCIA DEL SENADO

DE : *por: Bernice M. Valentín*
Deliris Ortiz Torres
Directora Ejecutiva

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

OBSERVACIONES:

Adjunto informe sobre el asunto de referencia junto a CD con los anejos.

Favor acusar como recibido.

Anejo

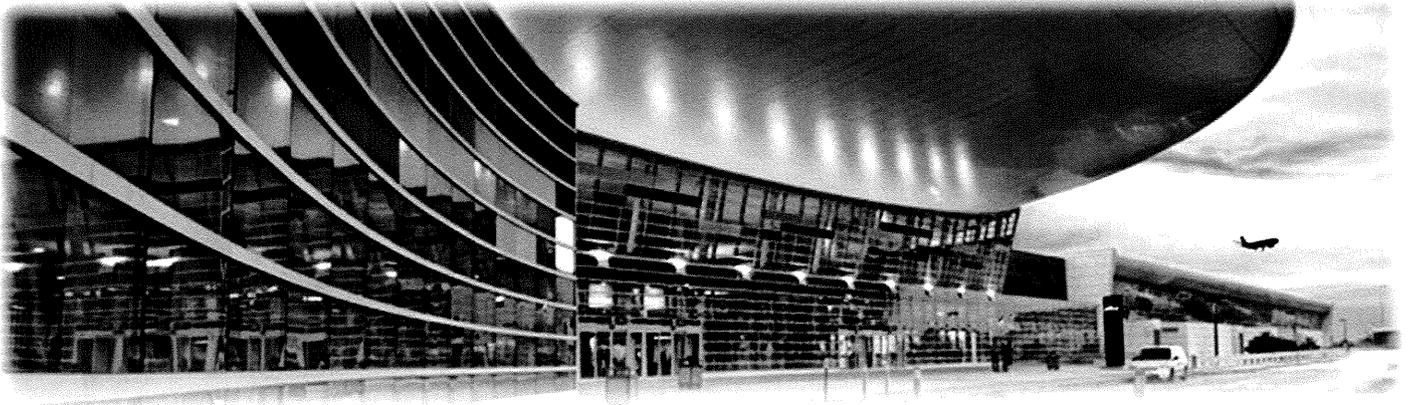
c: Presidente del Senado de Puerto Rico
Presidente de la Cámara de Representantes de Puerto Rico
Presidente de la Comisión Conjunta para las Alianzas Público Privadas

ll
RECIBIDO MAY 18 16 PM 4:01

SECRETARIA SENADO DE P.R.

Santana

#9210



ll
RECIBIDO MAY18'16 PM4:01
SECRETARIA SENADO DE P. R.

INFORME DE CUMPLIMIENTO CONTRATO DE ARRENDAMIENTO

AEROPUERTO INTERNACIONAL LUIS MUÑOZ MARÍN 2013-2015 12 DE MAYO DE 2016



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO
Autoridad para las Alianzas
Público-Privadas de Puerto Rico



Tabla de Contenido

I. Introducción.....	1
II. Trasfondo de la Transacción.....	2
III. Resumen del Contrato	5
IV. Informe de Cumplimiento	7
V. Índice de los Anejos	20



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO

Autoridad para las Alianzas
Público-Privadas de Puerto Rico

Lcda. Deliris Ortiz Torres
Directora Ejecutiva

12 de mayo de 2016

Al Honorable Gobernador, Presidente del Senado y
Presidente de la Cámara de Representantes del
Estado Libre Asociado de Puerto Rico

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

I. Introducción

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

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

Este informe (el “Informe”) se rinde en cumplimiento a la responsabilidad de la Autoridad bajo el Artículo 10(d) de la Ley 29 y cubre el periodo desde el establecimiento de la alianza público-privada para la operación del Aeropuerto (la “Alianza”) hasta el presente. El Contrato constituye una alianza público privada, autorizada, entre otras entidades gubernamentales, por la Administración Federal de Aviación (“FAA”, por sus siglas en inglés), como un proyecto piloto, sujeto a evaluación por dicha agencia federal de tiempo en tiempo.

II. Trasfondo de la Transacción

A. Estudio de Deseabilidad y Conveniencia

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

B. Comité de Alianza

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

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Solicitud de Cualificaciones (“RFQ”)

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

La Autoridad recibió SOQs de los siguientes proponentes:

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

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

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

D. Solicitud de Propuestas (“RFP”)

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

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

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

E. Informe del Comité de Alianza

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

F. Aprobaciones

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

III. Resumen del Contrato

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

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

A. Operación y mantenimiento

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

El contrato también dispone que Aerostar será responsable de operar el Aeropuerto en cumplimiento con la sección 139 del título 14 del Código de Regulaciones Federales (14 C.F.R



Part 139) conocido como *Part 139 Airport Operating Certificate* emitido por la FAA y mediante el cual dicha agencia exige que se adopten ciertos estándares operacionales y de seguridad para garantizar la operación segura del aeropuerto (en adelante, "Parte 139"). Asimismo, Aerostar está obligado a operar y mantener el Aeropuerto en cumplimiento con los requerimientos del Programa Piloto de Privatización del Aeropuerto de la FAA (*FAA's Airport Pilot Privatization Program*)¹. Finalmente, Aerostar también se compromete a operar y mantener el Aeropuerto según los estándares operacionales y otros requerimientos estipulados en el Contrato; todo a su costo y cargo.

B. Aerolíneas y otros Cargos

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

C. Pagos por el Arrendamiento

El Contrato requiere un pago por adelantado por el arrendamiento y pagos anuales subsiguientes. Específicamente, Aerostar pagó \$615 millones a Puertos al momento del cierre del Contrato. Además, Aerostar debe hacer los siguientes pagos anuales:

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

Además, al momento de cierre, Aerostar depositó \$6 millones en el Fondo de Puerto Rico para la Promoción y Apoyo del Transporte Aéreo, creado para incentivar que las Aerolíneas aumenten el tráfico de pasajeros en el Aeropuerto. Dicho dinero es distribuido al final de cada año a las aerolíneas que aumenten su tráfico de pasajeros en el Aeropuerto en comparación con el año fiscal de 2011 y por un período de tres (3) años. Aerostar envió información relacionada con el pago hecho a las aerolíneas que cumplieron con los requisitos (*Eligible Airlines*) para los primeros dos (2) años, según lo dispuesto en el Artículo 4.9 del *Airport Use Agreement* suscrito entre Puertos, Aerostar y cada una de las aerolíneas. En total se han distribuido \$5 millones y restaría la

¹ Dicho programa permitió a la FAA establecer el mecanismo para que los aeropuertos puedan tener acceso a capital privado para su desarrollo y mejoramiento en infraestructura.

distribución de un millón correspondiente al tercer y último año de dicho Fondo, cuyo pago vencería en febrero de 2017.

D. Servicios Policiacos y de Bomberos

El Contrato requiere que Puertos se asegure de que el Aeropuerto es operado adecuadamente en cuanto a los servicios policiacos y de bomberos, para que dichos servicios sean consistentes con el programa de seguridad en el Aeropuerto aprobado por la Administración Federal de Seguridad en la Transportación (“TSA”, por sus siglas en inglés). Por su parte, Aerostar tiene la obligación de reembolsarle a Puertos los gastos incurridos en la provisión de dichos servicios. Para esto, las partes deben acordar un presupuesto anual. El presupuesto acordado para el primer año de arrendamiento fue \$2,800,000.00 y, subsiguientemente, conforme a la enmienda al Contrato que se detalla más adelante en el presente Informe.

E. Reembolso por gastos de Monitoreo

El Contrato también requiere que Aerostar le reembolse a Puertos hasta un máximo de \$250,000.00² anualmente, por los gastos incurridos por Puertos en el monitoreo del cumplimiento de Aerostar con los términos y obligaciones bajo el Contrato.

F. Mejoras

El Contrato requiere que Aerostar realice ciertas mejoras durante el término del contrato. Estas mejoras son: las identificadas en el Contrato como *General Accelerated Upgrades* las cuales debían completarse dentro de los primeros 18 meses siguientes al cierre de la transacción, las mejoras acordadas en el Acuerdo de Uso con las aerolíneas suscribientes y las mejoras de capital requeridas según los estándares operacionales acordados. Más adelante se describen las mencionadas mejoras y se informa sobre su progreso.

IV. Informe de Cumplimiento

El 22 de julio de 2014, la Autoridad le envió una carta a Aerostar solicitándole ciertos reportes e información sobre el cumplimiento de Aerostar con sus responsabilidades bajo el Contrato. Copia de dicha carta se aneja a este Informe como **Anejo D**. El 27 de agosto de 2014, Aerostar cursó una carta a la Autoridad en respuesta a la carta de esta y sometió una serie de documentación para validar la información contenida en su carta. Copia de la carta de Aerostar a la Autoridad se aneja a este Informe como **Anejo E**.

Luego, el 1 de febrero de 2016, la Autoridad le envió cartas a Aerostar y a Puertos solicitándole la actualización e información sobre el cumplimiento de Aerostar con sus responsabilidades bajo el Contrato para los años 2014 y 2015. Copia de dichas cartas se anejan a este Informe como

² Sujeto a incremento anual por inflación.

Anejos F y G. En el caso de Aerostar, esta remitió la información y documentos solicitados mediante carta de 7 de marzo de 2016, que se incluye como **Anejo H.** A solicitud de la Autoridad, para ampliar o presentar información omitida, Aerostar suplementó, acorde con la solicitud, y mediante correo electrónico del 15 de marzo de 2016. En el caso de Puertos, la información y documentos fueron remitidos mediante carta de 29 de febrero de 2016 y luego suplementada mediante correos electrónicos, el 14 y 15 de marzo de 2016. Véase **Anejo I.**

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

A. Pago Anual

La Sección 2.1(b) del Contrato provee que Aerostar debe pagar a Puertos anualmente, en o antes del último día de cada uno de los primeros cinco años reportables (“*Reporting Years*”), la cantidad de \$2.5 millones. La Autoridad solicitó a Aerostar que confirmara que había realizado el pago correspondiente al año 2013. Aerostar confirmó que, al momento del cierre de la transacción, realizó un pago adelantado por la cantidad de \$1 millón. Además, Aerostar le informó a la Autoridad que el 9 de enero de 2014, como parte de un proceso de transacción donde se negociaron otros temas que incluían el pago de balances adeudados mutuamente entre Puertos y Aerostar, esta última pagó \$2,547,392.33 a Puertos, cuya suma total incluía el balance de \$1.5 millones adeudado por concepto del pago anual requerido bajo la Sección 2.1(b) del Contrato. Se incluye como **Anejo J** a este Informe el acuerdo entre Aerostar y Puertos que contempla dicha transacción (el “Acuerdo de Transacción”). La Autoridad le solicitó a Aerostar, mediante carta fechada 4 de noviembre de 2014 (la “Carta de Requerimiento de Información Adicional”) y a Puertos, mediante carta fechada 4 de noviembre de 2014 (la “Carta a Puertos”) que confirmaran y proveyeran evidencia de que el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (el “BGF”) consintió al otorgamiento del Acuerdo de Transacción, según lo requiere la Sección 4(a) del contrato de garantía titulado *GDB Guaranty*, suscrito por el BGF el 24 de julio de 2012, para garantizar las obligaciones financieras de Puertos bajo el Contrato (el “Contrato de Garantía”). Aerostar respondió a la Carta de Requerimiento de Información Adicional mediante carta fechada 14 de noviembre de 2014 (la “Segunda Carta de Aerostar”). Con relación a este particular, indicó que el Acuerdo de Transacción no era una modificación, extensión, enmienda, cambio, compromiso, liquidación, absolución, terminación, renuncia o cesión del Contrato y que, por lo tanto, el Acuerdo de Transacción no requería la aprobación previa del BGF. Puertos no se expresó al respecto. A pesar de que no concurrimos con Aerostar en cuanto a este asunto, entendemos que el hecho de que el BGF no haya consentido al Acuerdo de Transacción, no debe ser causa de preocupación, ya que las contraprestaciones contempladas en dicho acuerdo fueron satisfechas.

Para el año 2014 y conforme al Artículo 2.1(b) del Contrato, Aerostar tenía la obligación de realizar un pago de \$2.5 millones a Puertos. Puertos informó que Aerostar realizó el pago por

la cantidad de \$2.5 millones el 23 de diciembre de 2014. Por su parte, Aerostar remitió copia del cheque y carta de trámite del pago anual de \$2.5 millones correspondiente al año 2014, con fecha de 12 de diciembre de 2014. Véase **Anejo K**.

En lo que concierne al año 2015, Puertos informó que Aerostar realizó el pago por la cantidad de \$2.5 millones el 22 de diciembre de 2015. Por su parte, Aerostar remitió copia del cheque y carta de trámite del pago anual de \$2.5 millones correspondiente al año 2015, con fecha de 22 de diciembre de 2015. Véase **Anejo L**.

B. Operación

El Artículo 3 del Contrato establece los términos generales para la operación del Aeropuerto. Específicamente, la Sección 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato requieren que Aerostar opere el Aeropuerto de manera consistente con: (i) los estándares, especificaciones, políticas, procedimientos y procesos establecidos en el Anejo 12 del Contrato (los “Estándares Operacionales”); (ii) el Acuerdo de Uso entre Aerostar, Puertos y las aerolíneas suscribientes (el “Acuerdo de Uso”); y (iii) la ley aplicable, incluyendo el Certificado de Operación bajo la Parte 139 del Título 14 del Código de Regulaciones Federales, el Manual de Certificación de Aeropuertos bajo la aludida Parte 139 (“*Certification Part 139*”) y el Programa de Seguridad de Aeropuertos aprobado por TSA. La Autoridad le solicitó a Aerostar que confirmara que la operación del Aeropuerto por Aerostar cumple con dichos requisitos.

Por otra parte, Puertos indicó que hasta finales de junio del 2014, Aerostar no había notificado a Puertos advertencias ni multas por parte de la FAA o de TSA en torno a la operación del Aeropuerto.

Aerostar confirmó que cumple con dichos requisitos y sometió copia de los siguientes manuales de políticas y procedimientos implementados por Aerostar, los cuales se anejan a este Informe como **Anejo M**: (i) *Operations Plan*, (ii) *Facilities Standards Plan*, (iii) *Airfield Operating Standards Plan*, (iv) *Airport Safety Policy*, (v) *Safety and Safety Management Systems Plan (2013)*, (vi) *Safety Management System Manual*, (vii) *Airport Certification Manual*, (viii) *Airport Emergency Plan*, (ix) *FAA Approved 2013 SJU Wildlife Hazard Management Plan*, (x) *Environmental Sustainability Plan* y (xi) *Spill Response Plan: Standard Operating Procedure*. La Autoridad remitió copia de dichos manuales a Puertos, junto a la Carta a Puertos, y le solicitó que confirmara, de así serlo, que dichos manuales cumplen con los requisitos establecidos en el Artículo 3.3(b), el Artículo 6 y el Anejo 12 del Contrato. Además, la Autoridad le solicitó a Puertos que confirmara que la operación del Aeropuerto por Aerostar también cumple con dichos requisitos. Puertos contestó la Carta de la Autoridad el 9 de diciembre de 2014. Véase **Anejo N**. En torno a la operación del Aeropuerto, Puertos indicó que le solicitó a Aerostar información adicional para confirmar el cumplimiento con la mencionada sección 3.3(b) y el Artículo 3.4 del Acuerdo de Uso.

Posteriormente y mediante su carta de 29 de febrero de 2016, Puertos confirmó que Aerostar cumple con mantener la certificación Parte 139 y remitió copia del mismo³. Véase **Anejo O**.

Por su parte Aerostar proveyó los siguientes documentos para informar sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales para la operación del Aeropuerto:

1. *Operations Plan*
2. *Facilities Standard Plan* (Revisado al 2016)⁴
3. *Airfield Operating Standards Plan* (Revisado al 2016)⁵
4. *Environmental Sustainability Plan – August 2013*
5. *Safety and Management Systems Plan - August 2013*
6. *Safety and Management Manual (April 2015)*
7. *SJU Wildlife Hazard Management Plan (FAA approved 2013)*
8. *Airport Emergency Plan*
 - a. *FAA Letter of Approval – July 29, 2015*
 - b. *FAA Letter of Approval – October 21, 2015*
9. *Airport Certification Manual (with changes approved by the FAA)*
 - a. *FAA Letter of Approval – August 7, 2014*
 - i. *Letter of Acknowledgement from Aerostar*
 - b. *FAA Letter of Approval – July 29, 2015*
 - c. *FAA Letter of Approval – October 21, 2015*
 - d. *SJU Signage and Markings – 06-30-2014*
10. *Spill Response Plan: Standard Operating Procedure (04/30/14)*
11. *Safety Policy (2013)*
12. *Lessee Annual Report 2014 (Operational Performance Report)*
 - a. Carta de trámite de 25 de septiembre de 2015 a la Lcda. Ingrid C. Colberg
13. *Lessee Annual Report 2015 vs. 2014 Year Comparison*
 - a. Carta de trámite de 29 de febrero de 2016 a la Lcda. Ingrid C. Colberg
14. *Facilities Conditions Assessment (“FCA”) (2014)*
 - a. Carta de trámite del 23 de diciembre de 2014 a la Lcda. Ingrid C. Colberg

Aerostar informó que el *Customer Service Plan* (“CSP”, por sus siglas en inglés) se encuentra en desarrollo y esperan completarlo para el cuarto trimestre del año 2016. El CSP es

³ Certificación requerida y emitida por la FAA para la operación de aeropuertos que cumplen con las características definidas en el 14 C.F.R. 139.

⁴ Recomendamos que Puertos revise este documento y emita comentarios. Conforme a la carta de 10 de febrero de 2016 de Puertos a Aerostar, este documento no se había entregado a Puertos para esa fecha. Según surge del documento, la versión anterior era de mayo de 2014, por lo que se presume que este documento es una actualización o revisión del anterior. Aerostar por su parte informó que el documento había sido provisto a Puertos, como parte del *Operations Plan* que ya había entregado.

⁵ Recomendamos que Puertos revise este documento y emita sus comentarios. Conforme a la carta de 10 de febrero de 2016 de Puertos a Aerostar, este documento no había sido recibido por Puertos a dicha fecha. Aerostar por su parte informó que el documento había sido provisto a Puertos, como parte del *Operations Plan* que ya había entregado.

requerido por el Artículo 10 de los Estándares Operacionales, Anejo 12 del Contrato. Aerostar informó que el Contrato no dispone de una fecha para la entrega de dicho plan, pero que están cumpliendo con el Artículo 10.5.6 del Anejo 12 del Contrato sobre los requerimientos para la provisión de informes o reportes (*Reporting Requirements*).⁶

En cuanto al *Airport Security Program* (“ASP”, por sus siglas en inglés), Aerostar informó que el mismo cumple con las regulaciones de la TSA, y que el mismo está aprobado por dicha agencia federal. Además informó, que una copia controlada revisada⁷ le fue notificada a Puertos con fecha de 2 de marzo de 2016. A la fecha del presente informe, Puertos no ha emitido comentarios sobre el referido documento.

C. Licencias y Certificaciones

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

D. Reservas bajo el Contrato

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

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

⁶ Recomendamos que Puertos de seguimiento al cumplimiento de este requerimiento. Si se considera que uno de los objetivos principales del Contrato es mantener un nivel de operación confiable y seguro para los usuarios del Aeropuerto, es vital que se cuente con este informe como herramienta para verificar el cumplimiento. Puertos debe acordar y fijar una fecha cierta en la que Aerostar entregue el CSP. La fecha para la preparación y entrega del mismo, no debe quedar al arbitrio de una parte en el Contrato.

⁷ Según informó Aerostar, el documento contiene información sensible de seguridad.

que mantiene reservas que cumplen con los requisitos del Artículo 3.8 del Contrato e indicó que los balances de las cuentas de reserva eran los siguientes:

	2015	2014
Reserva Operacional	\$16,773,552.00	\$16,055,799.60
Reserva de Deuda	\$24,305,100.00	\$23,215,765.50

Además, Aerostar suministró copia del *Officer's Certificate* para cada uno de los años que cubre el presente informe, 2014 y 2015. Véase **Anejo Q**.

E. Pago de Contribuciones

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

F. Pagos para Servicios de Rescate Aéreo y Bomberos

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

El Artículo 3.17 del Contrato, fue enmendado por el *Transition Services Agreement* suscrito por las partes al cierre del Contrato, para proveer ciertos pagos de parte de Aerostar a Puertos por concepto de servicios de rescate aéreo y bomberos, entre otros. Dicha modificación acordada entre Puertos y Aerostar, provee un proceso de transición mediante el cual Aerostar se haría cargo de estos servicios, eliminando la obligación del pago estipulado en el Contrato

prospectivamente. No obstante, la enmienda no afectó la obligación del pago de la cantidad de \$2.8 millones por los servicios arriba mencionados, correspondientes al año 2015.

La Autoridad le solicitó a Aerostar y a Puertos que confirmaran que los pagos requeridos se habían realizado. Aerostar informó a la Autoridad que la suma total pagada por ellos tras el otorgamiento del Acuerdo de Transacción, incluyó las sumas adeudadas a Puertos por concepto de servicios de rescate aéreo y bomberos conforme a la Sección 3.17(c) del Contrato. Véase **Anejo S**.

Puertos informó que Aerostar realizó el pago por la cantidad de \$2,799,153.78 el 27 de febrero de 2015. Por su parte, Aerostar incluyó evidencia del pago. Véase **Anejo T**.

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

Aerostar suministró evidencia del pago de ambas cantidades, en cumplimiento con las Secciones 2 y 3 del *Transition Services Agreement*. Véase **Anejo U**.

G. Mejoras Capitales

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

El Artículo 4.5 y el Anejo 17 del Contrato y la Sección 6.1 y el Anejo J del Acuerdo de Uso imponen a Aerostar la obligación de realizar ciertas mejoras capitales adicionales, algunas relacionadas a los estándares operacionales y otras relacionadas a las aerolíneas suscribientes. La Autoridad le solicitó a Aerostar que confirmara cuáles de estas obras habían sido completadas y que proveyera un informe sobre el progreso de cada una de las obras no completadas, detallando las gestiones que Aerostar ha realizado o está realizando actualmente para cumplir con su

responsabilidad de completar las mismas. Aerostar sometió un listado de las obras requeridas bajo el Acuerdo de Uso y el estatus de las mismas, el cual se aneja a este Informe como **Anejo V**. La Autoridad envió copia de dicho documento a Puertos, junto a la Carta a Puertos, y le solicitó que confirmara la información ahí contenida.

En su contestación, Puertos indicó que en cuanto a las mejoras capitales, las mismas habían comenzado en septiembre del 2013 y que hasta la fecha de su misiva de 9 de diciembre de 2014, Aerostar había informado haber invertido \$56 millones para las fases de remodelación iniciales. Destacan los siguientes proyectos de remodelación y nueva construcción: renovación de la Terminal B; construcción del Nuevo Punto de Seguridad Central (“*Checkpoint*”) y el área norte de reclamo de equipaje. En su carta de 29 de febrero de 2016, Puertos informa que el programa de mejoras capitales se ha llevado a cabo según el calendario establecido.

En cuanto a las mejoras identificadas como *General Accelerated Upgrades* (Anejo 13 del Contrato) las cuales debían completarse dentro de los primeros 18 meses siguientes al cierre de la transacción, Puertos expresó que no todas habían sido completadas incluyendo los proyectos de paisajismo, reparación de *jet bridges*, reparación de vías de acceso, rotulación, instalación de receptáculos en las terminales para uso de los pasajeros, reemplazo de las losas en los pisos de las terminales y áreas públicas y reparación de escaleras y elevadores, entre otras. Posteriormente, y en respuesta a la solicitud de la Autoridad con fecha de 1 de febrero de 2016, Puertos actualizó la información sobre el estado de las mejorar capitales, como se desprende en la tabla que se incluye más adelante.

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

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

	<i>COMPLETED</i>	<i>IN PROCESS</i>	<i>NOT STARTED</i>
<i>Anejo 13 del Contrato</i>			
<i>Improve Landscaping</i>	12-2013		
<i>Repair and Refurbish Jet Bridges</i>	8-2014		
<i>Repair Damaged Roadways and Markings, Curbs, and Walkways</i>	12-2013		
<i>Replace Deteriorating Flooring Throughout the Interior of the Terminal and Buildings</i>	3-2014		
<i>Install Wi-Fi Connectivity throughout the Terminal</i> <i>Phase I – connectivity thru terminals</i> <i>Phase II – connectivity thru tickets counters</i>	6-2014 8-2014		

	COMPLETED	IN PROCESS	NOT STARTED
<i>Install Electrical Outlets throughout the Terminal for Passenger Use</i>	2-2014		
<i>Upgrade, Enhance, Repair and Replace Deficient and Unsafe Areas of Lighting</i>	11-2013		
<i>Repair or Replace Elevators, Escalators and Stairwells</i>	2-2014		
<i>Anejo J del Acuerdo de Uso</i>	COMPLETED	IN PROCESS	NOT STARTED
<i>1. Construction of South GA Access Road and Utilities</i>	√		
<i>2. Relocation of Terminal D USDA Baggage Inspection Facility</i>	√		
<i>3. Parking Garage Stairs Refurbishment</i>	√		
<i>4. Repair of Taxiway N Concrete Surfaces*</i>	√		
<i>5. Reconstruction of Taxiway Sierra</i>	√		
<i>6. Improvement of Terminal and Roadway Signage</i>	√		
<i>7. Repair of All Terminal Roof Leaks</i>	√		
<i>8. Repair of Authority Maintenance Division and Motor Pool Building</i>	√		
<i>9. Relocation of Terminal A USDA Baggage Inspection</i>	√		
<i>10. Repair Curbside Water Leaks</i>	√		
<i>11. Construction of Pedestrian Walkway from Garage to Terminal A⁸*</i>			√
<i>12. Provision of Oversized Bag Drop</i>	√		
<i>13. Implementation of Airport Security Plan, Including Airport Perimeter Security System</i>		√	
<i>14. Repair existing Ramp, Apron and Taxiway concrete surfaces</i>		√	
<i>15. Modification of Passenger Circulation from Terminal C Baggage Claim of Terminal B*</i>	√		
<i>16. Provision of Ground Power, PC Air and Potable Water at Terminal B and C Gates*</i>	√		
<i>17. Refurbishment of Air Conditioning*</i>	√		
<i>18. Terminal Bathroom Remodeling</i>	√		
<i>19. Terminal A FIS Capability</i>		√	

⁸ Recomendamos que Puertos acuerde y establezca con Aerostar el periodo de tiempo en que deberá completarse esta mejora.

*El progreso de estas partidas fueron reportados de forma distinta por Puertos y Aerostar. Puertos atribuyó la diferencia, a que a la fecha en que remitió su información a la Autoridad, no había recibido la información actualizada de Aerostar y no se habían realizado las inspecciones para validarla.

	<i>COMPLETED</i>	<i>IN PROCESS</i>	<i>NOT STARTED</i>
20. Expanded Curbside in Terminal A*	√		
21. Functional Public Address System	√		
22. Inline Baggage System Study BHS	√		

H. Informes y Notificaciones

El Artículo 8(a) del Contrato también impone a Aerostar la obligación de remitir a Puertos los siguientes informes periódicamente: (i) manejo de incidentes y notificaciones; (ii) manejo de incidentes ambientales y notificaciones; (iii) informes financieros; y (iv) todos los informes que las líneas aéreas deben entregarle a Aerostar bajo el Acuerdo de Uso. La Autoridad le solicitó a Aerostar que sometiera copia de dichos informes y que confirmara que dichos informes se han remitido a Puertos puntualmente y en cumplimiento con los demás requisitos establecidos en el Contrato. Aerostar le comunicó a la Autoridad que no ha ocurrido ningún incidente ambiental reportable bajo las guías aplicables, por lo que no ha remitido informes de incidentes ambientales a Puertos. Sin embargo, Aerostar confirmó que ha remitido a Puertos, puntualmente, todos los demás informes. Además, sometió copias de dichos informes, las cuales se incluyen como **Anejo W** a este Informe. Junto a la Carta a Puertos, la Autoridad envió a Puertos copia de dichos informes y le solicitó que confirmara que recibió los mismos puntualmente y que los mismos cumplen con los requisitos establecidos en el Contrato.

Puertos confirmó que Aerostar ha remitido los informes de tráfico de las aerolíneas comerciales suscribientes del Acuerdo de Uso, diariamente o mensualmente. Puertos también confirmó que no se le ha informado sobre incidentes, accidentes o emergencias, salvo aquellos atendidos por Rescate Aéreo. La entrega de los informes financieros auditados fue completada el 15 de abril de 2015 en cumplimiento con el Contrato. Por otra parte, Puertos indicó en su carta de 29 de febrero de 2016, que Aerostar no había rendido el informe anual sobre el rendimiento operacional que requiere la sección 2.4.6 de los Estándares Operacionales (Anejo 12 del Contrato). Puertos explicó que la mencionada sección requiere un informe comparativo para poder medir el rendimiento entre un año y otro. A tales efectos, para mediados del 2014, Aerostar y Puertos acordaron trabajar en el informe histórico necesario para completar el informe comparativo que requiere la mencionada sección. Acordaron, que Aerostar presentaría un informe comparativo entre los años 2014 y 2015 durante el primer trimestre del 2015. Por otra parte, Aerostar informó que los distintos informes requeridos bajo el referido informe anual se han sometido mensualmente a Puertos.

En respuesta a la petición de información que hiciera la Autoridad mediante carta de 1 de febrero de 2016, Aerostar presentó el informe anual sobre el rendimiento operacional comparativo entre los años 2014 y 2015. Véase **Anejo X**.

Puertos informó que Aerostar ha cumplido con proveer los informes requeridos por el Artículo 8.1 del Contrato y descritos en el Acuerdo de Uso. Aerostar informó que ha cumplido con el Artículo 8.1 del Contrato y remitió copia de los siguientes informes:

1. Manejo de Incidentes y Notificaciones
2. Manejo de Incidentes Ambientales y Notificaciones
3. Informes Financieros
4. Informes de las Aerolíneas

Por otro lado, mediante carta de 22 de febrero de 2016, Aerostar le notificó a Puertos un resumen de las notificaciones recibidas por Aerostar y emitidas por la TSA relacionadas a violaciones de seguridad imputadas a Aerostar. La carta indica que la información se envía según fue solicitada y requerida por el Artículo 11.1 del Contrato. El resumen incluye las notificaciones emitidas entre el 2013 y la fecha de la carta. Véase **Anejo Y**

El Artículo 11.1 del Contrato dispone que Aerostar deberá notificar a Puertos dentro del término de siete (7) días de recibir la notificación de violación por parte de la entidad gubernamental correspondiente. En vista de que la carta contiene un resumen de las notificaciones desde el 2013 hasta febrero de 2016, puede asumirse razonablemente, que Aerostar no cumplió con el requisito de notificación en el término de siete (7) días. Recomendamos que Puertos de seguimiento al cumplimiento de estas obligaciones y haga el señalamiento correspondiente a Aerostar, para que en el futuro reciba la notificación sobre cualquier violación dentro del término pactado en el Contrato.

I. Cumplimiento con Leyes Aplicables

El Artículo 11 del Contrato requiere que Aerostar esté en cumplimiento con todas las leyes y reglamentos aplicables durante todo el término del Contrato. A solicitud de la Autoridad, Aerostar certificó que está en cumplimiento con todas las leyes y reglamentos aplicables, mediante carta de 7 de marzo de 2016. Véase nuevamente **Anejo H**.

J. Seguros

El Artículo 13.1 del Contrato requiere que Aerostar mantenga varias pólizas de seguro con cubiertas específicas mientras esté operando el Aeropuerto. La Autoridad le solicitó a Aerostar que certificara que posee todos los seguros requeridos por el Contrato y que enviara copia de cada una de las pólizas y endosos requeridos. Aerostar certificó que posee todos los seguros requeridos por el Contrato y envió copia de las pólizas y endosos requeridos, los cuales se anejan a este Informe como **Anejo Z**. Además, Aerostar sometió un listado de las reclamaciones hechas por eventos ocurridos bajo la cubierta de las pólizas requeridas por el Contrato, el cual se incluye como **Anejo AA**. A través de la Carta a Puertos, la Autoridad le solicitó que confirmara que las pólizas de seguro y demás información sometida por Aerostar cumplen con los requisitos establecidos en

el Contrato. Puertos expresó que Aerostar proveyó copia de todas las pólizas de seguro requeridas al cierre de la transacción.

A continuación se incluye un desglose de las certificaciones de seguro suministradas por Aerostar para cada uno de los años que incluye este informe: 1) *Employment Practices Liability*; 2) *Workers Compensation Insurance*; 3) *Commercial General Liability*; 4) *Automobile Liability*; *Builder's Risk*; 5) *Professional Liability*; 6) *Property*; 7) *Pollution Legal Liability*; 8) *Business Interruption Insurance*; 9) *Owner's Contractors Protective Liability Insurance*; 10) *Boiler and Machinery Insurance*; 11) *Fiduciary Liability*. Véase nuevamente **Anejo Z**.

De la información provista por Puertos surge que Aerostar no cumplió con algunas de sus obligaciones bajo el Contrato. Por ejemplo, Puertos informó que Aerostar no entregó en la fecha establecida (27 de agosto de 2013) el Plan Operacional según era requerido por los estándares operacionales. Dicho documento fue entregado por Aerostar para revisión a Puertos y a las líneas aéreas, para revisión el 26 de junio de 2014.⁹

K. Eventos de Incumplimiento y Transferencia de Interés

La Autoridad solicitó a Aerostar que confirmara que está cumpliendo cabalmente con sus obligaciones bajo el Contrato y que no existe un incumplimiento de parte de Aerostar según dispone la Sección 16.1(a) del Contrato. Además, la Autoridad solicitó a Aerostar que confirmara que no ha transferido, ni de ninguna manera permitido la transferencia, de los intereses, beneficios o derechos de Aerostar bajo el Contrato. A solicitud de la Autoridad, Aerostar confirmó que está en cumplimiento con las obligaciones bajo el Contrato, que no existe ningún incumplimiento de su parte y que no ha transferido ni permitido la transferencia de ningún interés, beneficio o derecho de Aerostar bajo el Contrato.

L. Acciones Adversas y Compensación

Los Artículos 14 y 15 del Contrato disponen lo pertinente a determinadas acciones que puedan tener efectos adversos a una de las partes contratantes, el proceso de notificación sobre dichas acciones y la compensación acordada cuando ocurre este tipo de evento. El Artículo 14.1 del Contrato define lo que constituye una Acción Adversa. Según la mencionada sección, una acción adversa se constituye cuando Puertos o cualquier entidad gubernamental realiza alguna acción o acciones durante el término del Contrato cuyo efecto recae sobre Aerostar o cualquier otro operador privado y que tiene un efecto adverso y material sobre el valor en el mercado de los derechos, beneficios y obligaciones de Aerostar sobre el Aeropuerto según lo dispone el Contrato.

El Artículo 14 requiere que Aerostar remita a Puertos una notificación preliminar (*AA-Preliminary Notice*) dentro del término de 90 días a partir de la fecha en que advino en

⁹ Aerostar informó que se había llegado a un acuerdo verbal con Puertos, para entregar el *Operations Plan* el 26 de junio de 2014 y que el mismo fue aprobado tanto por Puertos como por las aerolíneas.

conocimiento sobre la Acción Adversa. El 9 de marzo de 2015, Aerostar le notificó de forma preliminar a Puertos sobre la ocurrencia de lo que alegan es una Acción Adversa según el Artículo 14 del Contrato. Véase **Anejo BB**. Específicamente, Aerostar informó la ocurrencia de una Acción Adversa como consecuencia de la promulgación de la Ley Núm. 206 del 2014, que enmienda la Sección 3020.06 del Código de Rentas de Puerto Rico del 2011. Esta enmienda requiere que cierta tarifa cobrada por el manejo de combustible de aviación se le pague a Puertos en vez de a Aerostar como ocurría antes de la enmienda.

De acuerdo con el propio Artículo 14, Aerostar debía remitir a Puertos una notificación de Acción Adversa (*AA-Notice*) dentro del término de 180 días luego de la notificación preliminar. Mediante carta de 7 de abril de 2015, Aerostar presentó su notificación de Acción Adversa. Véase **Anejo CC**. En dicha carta, Aerostar reclama una compensación de más de \$138 millones, indicando que la aprobación de la Ley Núm. 206 de 2014, le impide cobrar como ingreso cargos al combustible de avión.

A la fecha, esta controversia ha generado dos litigios que se encuentran en etapa de descubrimiento de prueba. El primer litigio es una sentencia declaratoria que presentó Total Petroleum Puerto Rico Corp. contra Puertos.¹⁰ El segundo litigio es una acción civil de Puertos contra Aerostar.¹¹ Ambos pleitos fueron consolidados por el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan.

¹⁰ Total Petroleum Puerto Rico, Corp. vs. Aut. De los Puertos, et al. Caso Civil Núm. KAC2014-0148.

¹¹ Aut. De los Puertos vs. Aerostar Airport Holding, LLC, Caso Civil Núm. KAC2014-0225.

V. Índice de los Anejos

Anejo	Descripción
A	Estudio de Deseabilidad y Conveniencia
B	Solicitud de Cualificaciones (RFQ)
C	Informe del Comité de Alianza
D	Carta de la Autoridad a Aerostar fechada 22-julio-2014
E	Carta de Aerostar a la Autoridad fechada 27-agosto-2014
F	Carta de la Autoridad a Aerostar fechada 1 de febrero de 2016
G	Carta de la Autoridad a Puertos fechada 1 de febrero de 2016
H	Carta de Aerostar a la Autoridad fechada 7 de marzo de 2016
I	Carta de Puertos a la Autoridad fechada 29 de febrero de 2016
J	Acuerdo de Transacción entre Aerostar y Puertos
K	Pago anual 2014
L	Pago anual 2015
M	Manuales de Políticas y Procedimientos implementados por Aerostar Anejo 1 del M – Operations Plan Anejo 2 del M – Facilities Standards Plan Anejo 3 del M – Airfield Operating Standards Plan Anejo 4 del M – Airport Safety Policy Anejo 5 del M – Safety and Safety Management Systems Plan Anejo 6 del M – Safety Management System Manual Anejo 7 del M – Airport Certification Manual Anejo 8 del M – Airport Emergency Plan Anejo 9 del M – FAA Approved 2013 SJU Wildlife Hazard Management Plan Anejo 10 del M – Environmental Sustainability Plan Anejo 11 del M – Spill Response Plan: Standard Operating Procedure
N	Carta de Puertos a la Autoridad fechada 9 de diciembre de 2014
O	Certificación PART 139
P	Licencias y Certificaciones Anejo 1 del Anejo P – Permiso de Uso Anejo 2 del Anejo P – Licencia Sanitaria Anejo 3 del Anejo P – Patente Municipal 2015-2016 Anejo 4 del Anejo P – Certificado de Registro de Comerciante Anejo 5 del Anejo P – Certificado de Inspección y Permiso Cuerpo de Bomberos

- Q** **Certificaciones de Oficial Corporativo - Reservas de Deuda y Operacionales**
- Anejo 1 del Anejo Q – Certificación Oficial Corporativo - Primer Trimestre 2014
 - Anejo 2 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Segundo Trimestre 2014
 - Anejo 3 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Tercer Trimestre 2014
 - Anejo 4 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Cuarto Trimestre 2014
 - Anejo 5 del Anejo Q – Certificación Oficial Corporativo - Primer Trimestre 2015
 - Anejo 6 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Segundo Trimestre 2015
 - Anejo 7 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Tercer Trimestre 2015
 - Anejo 8 del Anejo Q - Certificación Oficial Corporativo - Cuarto Trimestre 2015
- R** **Pago de Contribuciones**
- Anejo 1 del Anejo R – Certificación de Deuda Contributiva
 - Anejo 2 del Anejo R – Certificación de Radicación de Planillas
 - Anejo 3 del Anejo R – Certificación de Deuda del CRIM
 - Anejo 4 del Anejo R – Certificación de Radicación de Planillas Propiedad Mueble
 - Anejo 5 del Anejo R – Certificación de Deuda de Impuesto de Venta y Uso
 - Anejo 6 del Anejo R – Certificación de Radicación Planillas Impuesto Venta y Uso
 - Anejo 7 del Anejo R – Certificado de Cumplimiento (“Good Standing”)
- S** **Acuerdo de Transición**
- T** **Pagos Servicios**
- U** **Pólizas y endosos requeridos de Aerostar**
- Anejo 1 del Anejo U – Evidencia de pago de 15 de octubre de 2015
 - Anejo 2 del Anejo U – Evidencia de pago de 17 de enero de 2016
- V** **Mejoras Capitales**
- Anejo 1 del Anejo V – Informe de Mejoras bajo el Anejo 13 del Contrato
 - Anejo 2 del Anejo V – Informe de Mejoras bajo el Anejo J del Contrato
- W** **Informes de Incidentes y Financieros de Aerostar**
- X** **Informe Anual Rendimiento Operacional 2015 vs 2014**
- Y** **Informe Notificaciones sobre Violaciones Seguridad (“TSA”)**
- Z** **Seguros**
- AA** **Informe de Reclamaciones**
- BB** **Notificación Preliminar de Acción Adversa de 9 de marzo de 2015**
- CC** **Notificación de Acción Adversa de 7 de abril de 2015**