From:	NFE Legal
To:	Legal | Genera PR
Cc:	Management; Jose L Carrasco Arroyo; Jose Del Rio Velez; NFE Legal
Subject:	GSA & FSPA 5-6 --Notification of FM Event
Date:	Thursday, June 25, 2026 3:34:09 PM
Attachments:	2026.06.25 - FM Letter.pdf

[CAUTION] This email originated from outside the organization. Do not open suspicious links or attachments. Report concerns to cybersecurity@genera-pr.com
[PRECAUCIÓN] Este correo electrónico se originó fuera de la organización. No abra enlaces o archivos adjuntos sospechosos. Informe a cybersecurity@genera-pr.com

Dear Buyer,

Please see attached NFE's formal Force Majeure Notice regarding today's cancellation of the outbound and inbound movement of our LNG vessels by the San Juan Bay Pilots.

Please confirm the receipt.

Best Regard,
NFE

Confidential

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

111 W. 19TH STREET, 8TH FLOOR
NEW YORK, NY 10011

Via Electronic Mail

June 25, 2026

Genera PR LLC
as agent of PREPA
Attention: General Counsel
legal@genera-pr.com

Copy:
management@recomspr.net
Jose.Carrasco@genera-pr.com
jose.delrio@genera-pr.com

RE: Notice of Force Majeure Event regarding the San Juan Bay Pilots' (the "SJBP") notice to cancel the Energos Princess outbound service and Energos Maria inbound service; Fuel Sale and Purchase Agreement (the "FSPA") by and between NFEnergía LLC ("Seller" or "NFE" or "We") and the Puerto Rico Electric Power Authority ("Buyer" or "PREPA") dated March 5, 2019, and Gas Sales Agreement ("GSA") by and among, NFE, PREPA and the Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority ("P3A") dated December 4, 2025. Capitalized terms not defined in this letter shall have the meanings ascribed to them in the GSA.

Dear Buyer:

We hereby give notice of the occurrence of a Force Majeure event in accordance with Article 15.4 of the FSPA and 11.4 of the GSA.

a. Description of Force Majeure Event

The SJBP informed us this morning that Seller's LNG vessel outbound movement and inbound movement, originally scheduled for today, June 25, 2026, were cancelled "[d]ue to 10 - 15knot Winds / Gusting 20knots." *See,* Exhibit A.

b. Impact on Performance

As a result of this Force Majeure event, Seller will be unable to conduct full operations regarding the delivery of Gas to the Delivery Points. The SJBP rescheduled the movements for June 27, 2026. *See,* Exhibit B. Our team will provide updates and coordinate with you as more information becomes available from the SJBP.

c. Mitigation Actions

We are taking all commercially reasonable efforts to mitigate the impact of this Force Majeure event and to resume full performance of our obligations under the FSPA and GSA as soon as possible. Seller reserves all rights under the FSPA, GSA and Applicable Law, including the right to claim Force Majeure relief for the duration of the event and any additional time required to remedy its effects. We appreciate your understanding and cooperation.

< Signature Page to Follow>

For and on behalf of

NFENERGÍA LLC



Name: Christopher S. Guinta
Title: Chief Financial Officer

EXHIBIT A

Outlook

Fwd: LNG TANKERS POSTPONED

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Thu 2026-06-25 6:38 AM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>

Good morning Carlos,

Fyi on below.

Sent from my iPad

Begin forwarded message:

> **From:** request_services@sanjuanbaypilots.com
> **Date:** June 25, 2026 at 6:37:19 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>, Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
> **Subject: LNG TANKERS POSTPONED**
>
> Good Morning,
>
> OUTBOUND LNG TANKER ENERGOS PRINCESS
>
> INBOUND LNG TANKER ENERGOS MARIA
>
> Services postponed - Due to 10 - 15knot Winds / Gusting 20knots
>
> Attentively.
> San Juan Bay Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

EXHIBIT B

Outlook

Re: Energos Swap

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Thu 2026-06-25 7:06 AM
To Energos Maria Master <energosmaria@nmm.stena.com>
Cc Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>

Good morning captains,

Princess Out 06/27 0700hrs
Maria In 06/27 0800hrs

Keep in touch.

Sent from my iPhone

> On Jun 25, 2026, at 7:03 AM, Energos Maria, Master <energosmaria@nmm.stena.com> wrote:
>
> Good day Mr. Roberto, any suggestions, what to put for ETA?
>
> Tomorrow same time?
>
> Kind regards,
> Capt. Nino Kalinic
> LNG/C ENERGOS MARIA
>
> IMO 9320374 / Call Sign V7KE3
> Captain: +44 203 145 4888 (VSAT)
> Bridge : +44 203 145 4889 (VSAT)
> Bridge : +870 773 234 227 (FBB)
> CCR: +1(786)928-1331 (during cargo ops in San Juan available SMS & whatsapp also 24/7)
> Sat-C telex: 453846869 / 453846870
>
> Email Master : energosmaria@nmm.stena.com
> Email Bridge : bridge.energosmaria@nmm.stena.com
> Email C.C.R. : ccr.energosmaria@nmm.stena.com
> Email CgoEng: gaseng.energosmaria@nmm.stena.com

From: Roberto Perez [mailto:roberto.perez@ayacol.com]
Sent: 25 June 2026 11:55
To: Energos Maria Master <energosmaria@nmm.stena.com>; Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Subject: Energos Swap

Hello again captains,

Remember to update ENOAs please.

Thanks in advance.

Sent from my iPad

> On Jun 25, 2026, at 6:17 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
>
> Good morning captains,
>
> Today's LNG swap has just been cancelled due to windy conditions as of Pilots on Duty stated.
>
> Will revert asap with new POB for both.
>
> Keep in touch.
>
> > On Jun 24, 2026, at 9:03 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
> >
> > Good morning captains,
> >
> > Please see below meeting set for today 1300hrs with SJBP.
> >
> > Good Morning,
> >
> > In response to your request for a meeting concerning tomorrow's LNG Tanker movements -
> > Pilots P. Lopez & R.Flynn will be available today at 1300hrs.
> >
> > Kindly provide further instructions pertaining to the requested meeting.
> >
> > Attentively,
> > San Juan Bay Pilots
> >
> > Will revert with further instructions.

Thanks.

Sent from my iPhone

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Confidential

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

111 W. 19TH STREET, 8TH FLOOR
NEW YORK, NY 10011

Via Electronic Mail

July 23, 2026

Genera PR LLC
as agent of PREPA
Attention: General Counsel
legal@genera-pr.com

Copy:
management@recomspr.net
Jose.Carrasco@genera-pr.com
jose.delrio@genera-pr.com

RE: Notice of Force Majeure Event regarding the San Juan Bay Pilots' (the "SJBP") notice to cancel the Energos Princess inbound service; Fuel Sale and Purchase Agreement (the "FSPA") by and between NFEnergía LLC ("Seller" or "NFE" or "We") and the Puerto Rico Electric Power Authority ("Buyer" or "PREPA") dated March 5, 2019, and Gas Sales Agreement ("GSA") by and among, NFE, PREPA and the Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority ("P3A") dated December 4, 2025. Capitalized terms not defined in this letter shall have the meanings ascribed to them in the GSA.

Dear Buyer:

We hereby give notice of the occurrence of a Force Majeure event in accordance with Article 15.4 of the FSPA and 11.4 of the GSA.

a. Description of Force Majeure Event

Seller's LNG vessel inbound movement, originally scheduled for July 19, 2026, at 7:00 a.m. was cancelled by the SJBP on that day at 7:35 a.m., due to "wind conditions". *See* Exhibit A. The movement was subsequently rescheduled for July 21, at 6:00 a.m., subject to "weather condition permitting. *See* Exhibit B. However, on July 21, at 5:20 a.m., the SJBP notified Seller's agent that the inbound movement would be postponed "[d]ue to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge…". *See* Exhibit C. The inbound movement is now rescheduled for July 22 at 8:30 a.m.. *See* Exhibit D.

b. Impact on Performance

As a result of this Force Majeure event, Seller has been unable to conduct full operations regarding the delivery of Gas to the Delivery Points. The SJBP rescheduled the movements for July 22nd. Our team will provide updates and coordinate with you as more information becomes available from the SJBP.

c. Mitigation Actions

Seller has sent an official communication to the SJBP and filed a complaint at the Pilot's Commission to address, among other issues vessel movement prioritization, service cancellation criteria, and turnaround time of scheduling and rescheduling vessel movements. *See* Exhibit E and F.

We are taking all commercially reasonable efforts to mitigate the impact of this Force Majeure event and to resume full performance of our obligations under the FSPA and GSA as soon as possible. Seller reserves all rights under the FSPA, GSA and Applicable Law, including the right to claim Force Majeure relief for the duration of the event and any additional time required to remedy its effects. We appreciate your understanding and cooperation.

< Signature Page to Follow>

For and on behalf of

NFENERGÍA LLC



Name: Christopher S. Guinta
Title: Chief Financial Officer

Exhibit A

Outlook

Fwd: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Sun 2026-07-19 8:03 AM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Agency Ponce <AgencyPonce@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>

Good morning all,

Fyi on below.

Keep in touch.

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 19, 2026 at 7:56:09 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>, Pilots <request_services@sanjuanbaypilots.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.**
>
> Good morning,
>
> Service postponed due to wind conditions.
>
> Best regards
> Oscar
> San Juan Pilot Station

> **From:** noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
> **Sent:** Sunday, July 19, 2026 7:52 AM
> **To:** roberto.perez@ayacol.com <roberto.perez@ayacol.com>
> **Cc:** request_services@yahoo.com <request_services@yahoo.com>
> **Subject:** SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement from SEA to Puerto Nuevo A/B NFE with service time scheduled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:00 has been cancelled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:35 when request was in status Pending .
This cancellation is not billable.

Visible in History view after cancellation: Yes

This message was auto-generated on 7/19/2026 7:52:49 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibt B

Outlook

Re: ENERGOS PRINCESS // Voyage 2026-004 // Notice of Readiness Tendered // 19JUL2026

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Sun 2026-07-19 12:57 PM
To Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; #LNG Vessel Ops <LNGVesselOps@newfortressenergy.com>; PR-Ops-Supervisors <pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>; Armando Torres <armando@atmaritimesupply.com>; edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com <edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com>; Mcallister <dispatchpr@mcallistertowing.com>; MORANTUGPR <sanjuanops@morantug.com>

Good afternoon,

Please see below email from SJBP.

As of now, Tuesday 7/21/26 - 0600, weather conditions permitting.

Best regards
Oscar
San Juan Pilot Station

Keep in touch.

Sent from my iPhone

> On Jul 19, 2026, at 7:41 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
>
> Good morning captain,
>
> As per pilots on duty, vessel's inbound is cancelled until further notice due to windy conditions.
>
> Will revert asap with new schedule.
>
> Keep in touch.
>
> Sent from my iPhone

On Jul 19, 2026, at 7:02 AM, Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com> wrote:

Good day all,

Please find attached Notice Of Readiness (NOR) for the vessel Energos Princess.
I hereby tender the NOR on 19JUL2026 at 07:00 LT (UTC-4)
Vessel is ready in all respects to commence discharging her cargo as per terms, conditions and exceptions of the relevant charter party.

Sincerely,

Frane Maric

Master
LNG/C Energos Princess
IMO No.9253715
VSAT Bridge: +1 206 536 1170
VSAT Master Office: +1 2062748969
VSAT CCR: +1 206 274 8968
FBB Bridge: +870 773 234 657
Email: energosprincess@nmm.stena.com

Please note:
The vessel is permanently connected via Starlink for emails. However, due to time zone differences, messages may not be answered for extended periods of anything up to 12 hours.
For any urgent messages requiring an immediate response – please contact Bridge or CCR via telephone.

<1. Energos Princess NOR 19Jul2026.pdf>

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit C

Outlook

Fwd: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Tue 2026-07-21 5:25 AM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>

Good morning all,

Fyi on below.

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 21, 2026 at 5:20:56 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.**
>
> Due to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge, service must be postponed.
>
> -Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit D

Outlook

ENERGOS PRINCESS // Voyage 2026-004 //

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Tue 2026-07-21 7:27 AM
To Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; #LNG Vessel Ops <LNGVesselOps@newfortressenergy.com>; PR-Ops-Supervisors <pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>

Good morning captain,

Please be advised that your good vessel's inbound is set for tomorrow 0830hrs.

07/22/2026 08:30	Wed, Jul 22, 202	08:30	IN	Pending	Approved	Tatiana Cosme 07/21/2026 05:37

Keep in touch.

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com



From: Roberto Perez
Sent: Monday, July 20, 2026 7:38 AM
To: Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc: Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; lngvesselops@newfortressenergy.com; pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>
Subject: RE: ENERGOS PRINCESS // Voyage 2026-004 // Notice of Readiness Tendered // 19JUL2026

Good morning captain,

Friendly reminder inbound tomorrow set 0600hrs.

07/21/2026 06:00	Tue, Jul 21, 202	06:00	IN	Pending	Approved	Oscar Gonzalez 07/19/2026 13:47

Keep in touch.

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com

Luis A. Ayala Colón Sucrs., Inc.
www.ayacol.com
NO LOAD IS TOO HEAVY

From: Roberto Perez
Sent: Sunday, July 19, 2026 7:41 AM
To: Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc: Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; lngvesselops@newfortressenergy.com; pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>
Subject: Re: ENERGOS PRINCESS // Voyage 2026-004 // Notice of Readiness Tendered // 19JUL2026

Good morning captain,

As per pilots on duty, vessel's inbound is cancelled until further notice due to windy conditions.

Will revert asap with new schedule.

Keep in touch.

Sent from my iPhone

> On Jul 19, 2026, at 7:02 AM, Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com> wrote:
>
> Good day all,
>
> Please find attached Notice Of Readiness (NOR) for the vessel Energos Princess.
> I hereby tender the NOR on 19JUL2026 at 07:00 LT (UTC-4)
> Vessel is ready in all respects to commence discharging her cargo as per terms, conditions and exceptions of the relevant charter party.
>
> Sincerely,
>
> Frane Maric
>
> Master
> ***LNG/C Energos Princess***
> IMO No.9253715
> VSAT Bridge: +1 206 536 1170
> VSAT Master Office: +1 2062748969
> VSAT CCR: +1 206 274 8968
> FBB Bridge: +870 773 234 657
> Email: energosprincess@nmm.stena.com
>
> Please note:
> The vessel is permanently connected via Starlink for emails. However, due to time zone differences, messages may not be answered for extended periods of anything up to 12 hours.
> For any urgent messages requiring an immediate response – please contact Bridge or CCR via telephone.

<1. Energos Princess NOR 19Jul2026.pdf>

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.fbi.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit E

Outlook

NFENERGÍA LLC Querellante V. SAN JUAN BAY PILOTS CORPORATION; SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION; Y LOS PRÁCTICOS LICENCIADOS QUE PRESTAN SERVICIO EN EL PUERTO DE SAN JUAN Querellada

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 2026-07-21 5:33 PM
To Javier Figueroa <compracticaje@prtc.net>
Cc Jessica Ñeco Morales <jneco@prpa.pr.gov>

11 attachments (13 MB)

Anejo H. USCG_LOR_enclosure1.pdf; Anejo G. OE-2025-016.pdf; Anejo F. Informe Practicaje - Recomendacion Examinadora.pdf; Anejo E. Nav-safety-guidelines-February-14-2026.pdf; Anejo D. Emails to SJBP Jul 13-18.pdf; Anejo C. CAPT. CESAR MONTES DESIGNACION PRACTICO ALTERNO PTO SAN JUAN 25 SEPT 2025.pdf; Anejo B. SJBP Pilot Email to NFE.pdf; Querella SJBP 20260721.pdf; Anejo I_Comunicación de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 21 de julio de 2026 y.pdf; Anejo A-1.jpeg; PHOTO-2026-07-21-17-15-12.jpg;

Buenas tardes,

Se incluye correo asociado al asunto en sujeto y la debida documentación de soporte.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

SAN JUAN, PUERTO RICO

NFENERGÍA LLC **Querellante** **V.** **SAN JUAN BAY PILOTS CORPORATION; SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION; Y LOS PRÁCTICOS LICENCIADOS QUE PRESTAN SERVICIO EN EL PUERTO DE SAN JUAN** **Querellada**	**QUERELLA NÚM. 2026-Q-_____** **SOBRE:** **URGENTE QUERELLA AL AMPARO DE LA REGLA 10 DEL REGLAMENTO NÚM. 6643, CON SOLICITUD DE REMEDIO INMEDIATO; EN LA ALTERNATIVA, SOLICITUD DE ORDEN PROVISIONAL DE CESE Y DESISTA AL AMPARO DE LA REGLA 11** **LEY NÚM. 226 DE 12 DE AGOSTO DE 1999, SEGÚN ENMENDADA, CONOCIDA COMO *"LEY DE LA COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO"*; ET ALS.**

URGENTE QUERELLA

I. COMPARECENCIA

COMPARECE, **NFENERGÍA LLC** (en adelante, "NFEnergía"), operadora de la terminal de gas natural licuado ubicada en la Bahía de Puerto Nuevo, San Juan, por conducto de **Carlos Faris, Terminal Manager y Facility Security Officer de la instalación**, quien muy respetuosamente EXPONE, ALEGA y SOLICITA:

II. BASE LEGAL

Esta Querella se presenta al amparo de la **Regla 10** del **Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico**, Reglamento Núm. 6643 del Departamento de Estado, adoptado el 25 de marzo de 2003 y radicado el 17 de junio de 2003, y de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico, Ley Núm. 38-2017, 3 L.P.R.A. §§ 9601 *et seq.* Se solicita la celebración de vista adjudicativa conforme a dicha Regla 10.

En la alternativa, y para el caso de que esta Honorable Comisión determine que los hechos expuestos configuran una situación de las contempladas en la **Regla 11.1** del referido Reglamento, NFEnergía solicita la emisión de una orden provisional de cese y desista conforme a dicha Regla. Los fundamentos de esta solicitud alternativa se exponen en la Sección VIII de este escrito.

III. RELACIÓN DE HECHOS

1. NFEnergía opera la terminal de gas natural licuado ubicada en los muelles Alpha, Bravo y Charlie de la Bahía de Puerto Nuevo, San Juan, la cual suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico.

2. El 10 de julio de 2026, NFEnergía solicitó a la San Juan Pilot Station la maniobra de intercambio de embarcaciones para el domingo, 19 de julio de 2026. La solicitud se cursó con nueve (9) días de antelación a la fecha interesada.

3. Con posterioridad a dicha solicitud, NFEnergía cursó tres (3) comunicaciones a la San Juan Pilot Station consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18 de julio de 2026: la primera el 13 de julio de 2026, mediante correo electrónico; la segunda el 14 de julio de 2026, en seguimiento a la anterior; y la tercera el 17 de julio de 2026, reiterando la consulta. Ninguna de las tres comunicaciones fue contestada. Dichas comunicaciones se acompañan como Anejo D.

4. El 17 de julio de 2026 se agotó el suministro disponible en la terminal. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 de julio de 2026.

5. En la mañana del domingo 19 de julio de 2026, la embarcación **M/V ENERGOS MARIA** ejecutó su maniobra de salida del Puerto de San Juan y quedó desatracada de la terminal. Dicha maniobra fue **asistida por un práctico de la San Juan Pilot Station**.

6. Aproximadamente a las 7:35 de la mañana de ese mismo domingo 19 de julio de 2026, **con posterioridad a la ejecución de la maniobra de salida**, la San Juan Pilot Station comunicó a NFEnergía que cancelaba la maniobra de entrada de la embarcación de relevo por razón de las condiciones del tiempo.

7. NFEnergía consigna el hecho sin llegar a conclusión alguna: en la mañana del 19 de julio de 2026 se ejecutó una maniobra de salida asistida por un práctico, y en esa misma mañana se denegó la maniobra de entrada invocando las condiciones del tiempo. NFEnergía solicita que esta Honorable Comisión requiera la explicación técnica de esa diferencia.

8. Al mediodía del domingo 19 de julio de 2026, mediante comunicación electrónica de la San Juan Pilot Station suscrita por el señor Oscar González de dicha estación, se informó a NFEnergía que la ventana asignada para la maniobra de entrada sería el **martes, 21 de julio de 2026, a las 0600 horas**, sujeta a que las condiciones del tiempo lo permitan. Dicha comunicación se acompaña como Anejo B.

9. La embarcación de relevo, **M/V ENERGOS PRINCESS**, permanece a la espera de autorización para ejecutar la maniobra de entrada. La terminal se encuentra actualmente **sin embarcación de suministro atracada** desde la mañana del domingo 19 de julio de 2026.

El parámetro invocado para denegar la maniobra

10. La denegación de la maniobra por razón de las condiciones del tiempo se fundamenta en la aplicación de guías operacionales conforme a las cuales la entrada únicamente se permite con vientos sostenidos no mayores de **diez (10) nudos**.

11. NFEnergía desconoce el instrumento en que dicho parámetro tiene su origen. Consta a NFEnergía que el parámetro de diez (10) nudos **no ha sido adoptado por esta**

Honorable Comisión mediante reglamento, resolución ni determinación alguna, ni le ha sido notificado conforme al Artículo 8(d) de la Ley Núm. 226.

12. El parámetro se está aplicando de forma uniforme y prospectiva a toda maniobra, con independencia de las circunstancias particulares de cada tránsito. Así se desprende de que la ventana asignada para el martes 21 de julio se comunicara desde el mediodía del domingo 19, esto es, con más de cuarenta y ocho horas de antelación y sobre la base de un pronóstico.

13. Conforme a los datos publicados por el *Caribbean Coastal Ocean Observing System* (CARICOOS) para la estación de observación de San Juan, al 19 de julio de 2026 el pronóstico de viento reflejaba aproximadamente 14.86 nudos del este, con condiciones sustancialmente similares proyectadas para el 20 de julio de 2026. Dichos datos se acompañan como Anejo A.

La cancelación de la ventana del 21 de julio de 2026

14. El lunes, 20 de julio de 2026, NFEnergía comunicó a la San Juan Pilot Station que los valores de viento observados corrían aproximadamente dos (2) nudos por debajo de los valores pronosticados, y solicitó que se reevaluara la posibilidad de adelantar la maniobra de entrada. No se ejecutó maniobra alguna ese día.

15. El martes, 21 de julio de 2026, en la mañana, la San Juan Pilot Station canceló la **solicitud de servicio núm. 15213**, correspondiente a la ventana que había sido asignada para ese mismo día a las 0600 horas. El fundamento comunicado fue la **obstrucción de las luces de rango del Army Terminal** por razón de la presencia de una barcaza de Trailer Bridge.

16. La ventana asignada correspondía a las 0600 horas. La cancelación se comunicó a las 5:20 de la mañana. Conforme a la información de que dispone NFEnergía, la referida barcaza arribó a su posición a las **0400 horas** del 21 de julio de 2026, esto es, dos horas antes del inicio de la ventana asignada, y permanece en posición al momento de presentarse este escrito. NFEnergía solicita que se consigne la hora en

que dicha embarcación arribó a la posición que ocupa y el momento en que su presencia fue conocida por la parte querellada.

17. NFEnergía consigna que, durante el intervalo transcurrido entre el inicio de la ventana asignada y la comunicación de la cancelación, no le fue informada gestión alguna de coordinación, ni medida operacional o de mitigación evaluada a los fines de permitir la ejecución de la maniobra.

18. En la misma comunicación se asignó una nueva ventana para el **miércoles, 22 de julio de 2026, a las 0830 horas**.

La recurrencia de la condición invocada y la coordinación de movimientos

19. La obstrucción de las luces de rango en dicho tramo no constituye un evento aislado. La Carta de Recomendación emitida por la Guardia Costera de los Estados Unidos el 12 de enero de 2026, en su Sección 4.A.iii, consigna que la luz trasera de rango de entrada, identificada en el USCG Light List bajo el núm. 30870, así como su tablero diurno, permanecen obstruidos múltiples días por semana, en ocasiones por períodos mayores de veinticuatro (24) horas, durante operaciones de carga de una instalación cercana. Dicho documento se acompaña como Anejo H.

20. NFEnergía consigna dicho extremo como hecho documentado por la autoridad federal, sin imputación alguna a la parte querellada. Del mismo se deriva una cuestión de orden operacional que NFEnergía somete a esta Honorable Comisión: si existe algún procedimiento de coordinación entre la organización de practicaje, el despacho portuario y los operadores de muelles a los fines de la programación de movimientos en dicho tramo, y en qué consiste.

21. Tratándose de una condición que la autoridad federal documenta como recurrente, la existencia o inexistencia de tal procedimiento es pertinente a la prestación del servicio conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226. De existir, procede que se identifique y que se consigne su aplicación al caso concreto. De no existir, ello constituye materia propia de la facultad reglamentaria que el Artículo 5 confiere a esta Comisión.

Las condiciones de navegación al día de hoy

22. Al día de hoy, 21 de julio de 2026, los datos publicados por el *Caribbean Coastal Ocean Observing System* (CARICOOS) para la estación San Juan NAVAID reflejan, a las 12:00 del mediodía, un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas observadas de 8.40 nudos, frente a un valor pronosticado de 11.38 nudos del NE. Dichos datos se acompañan como Anejo A-1.

23. Las condiciones así observadas se mantienen por debajo de cualquier parámetro que haya sido invocado respecto de este tipo de maniobra, incluido el de diez (10) nudos de viento sostenido y quince (15) nudos de ráfaga a que se hace referencia en la Sección VII de este escrito. La curva de pronóstico publicada para el resto del día no proyecta deterioro de dichas condiciones.

24. NFEnergía consigna, asimismo, que los valores observados se sitúan sustancialmente por debajo de los valores pronosticados, lo que replica la condición que ya había comunicado el 20 de julio de 2026. De ello se sigue una cuestión que NFEnergía somete a esta Honorable Comisión: si la evaluación de las ventanas de maniobra se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

25. En el día de hoy, 21 de julio de 2026, NFEnergía cursó comunicación escrita a la San Juan Pilot Station solicitando la reevaluación de las alternativas operacionales disponibles a los fines de permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el transcurso del día, acompañada de una solicitud de información sobre los extremos aquí expuestos. Al momento de presentarse este escrito no se ha recibido respuesta. Dicha comunicación se acompaña como Anejo I.

La designación de práctico alterno vigente

26. Esta Honorable Comisión designó formalmente al **Capitán César Montes** como **Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan**, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025, conforme a la Ley Núm. 226-1999 y la normativa vigente. Dicha designación fue confirmada por escrito mediante comunicación oficial de la Comisión del 25 de septiembre de 2025, que se acompaña como Anejo C.

27. En dicha comunicación, esta Comisión dejó constancia oficial de la amplia experiencia del Capitán Montes, de más de veinte (20) años como piloto en San Juan, así como de su vasta experiencia en embarcaciones de LNG/GNL en los puertos del sur, y reconoció expresamente su pericia y compromiso con la seguridad de la navegación y el interés público.

28. Conforme al texto de la propia designación, esta habilita al Capitán Montes para ejercer como Práctico Alterno en San Juan **cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad**. El estándar de activación así fijado por esta Comisión no exige la declaración de una emergencia ni la indisponibilidad absoluta de la totalidad de los prácticos: la solicitud es, por sus propios términos, causa suficiente de activación.

IV. CUESTIÓN PLANTEADA

1. NFEnergía no cuestiona los datos de viento observados ni pronosticados, que son públicos y verificables. NFEnergía reconoce que el práctico y el Capitán del buque ejercen juicio profesional respecto de la seguridad de una maniobra concreta en un momento determinado, y no pretende sustituir ese juicio. Ese juicio, sin embargo, se ejerce dentro del marco que la Ley Núm. 226 establece: sujeto al deber de prestar el servicio conforme al Artículo 4(a), al deber de ajustarse a los efectos previsibles del viento conforme al Artículo 16(a)(1), y a la supervisión de esta Comisión conforme al Artículo 5. Lo que NFEnergía no reconoce es que dicho juicio pueda ejercerse mediante parámetros numéricos de aplicación general no adoptados mediante reglamentación, ni que su invocación releve de exponer el fundamento correspondiente.

2. Lo que NFEnergía somete a la consideración de esta Honorable Comisión es distinto y más acotado. Un parámetro numérico general, aplicado de modo uniforme y prospectivo a toda maniobra y comunicado con más de cuarenta y ocho horas de antelación sobre la base de un pronóstico, **no es un juicio de seguridad evaluado caso a caso**: es una regla de tránsito.

3. Conforme al Artículo 5 de la Ley Núm. 226, las reglas de tránsito las establece esta Comisión. Y conforme al Artículo 4(a), las excepciones al deber de prestar el servicio son únicamente las razones de seguridad que impidan hacerlo y aquellas otras que **la Comisión** determine por reglamento.

4. La cuestión, por tanto, es si el parámetro de diez (10) nudos se invoca como razón de seguridad evaluada en el caso concreto, en cuyo caso procede que se exponga su fundamento técnico particular, o como norma de aplicación general, en cuyo caso procede que se identifique el instrumento que la adoptó y la autoridad que la promulgó.

5. NFEnergía anticipa que pudiera responderse que la denegación no descansó en parámetro numérico alguno, sino en el ejercicio del juicio profesional del práctico en cada caso concreto. De ser esa la respuesta, NFEnergía no la impugna en su premisa: el juicio profesional del práctico existe y esta Comisión no está llamada a sustituirlo.

6. Ahora bien, de invocarse el juicio profesional caso a caso como fundamento de la denegación, cuatro consecuencias se siguen necesariamente.

La primera es que ese juicio debe haberse ejercido **respecto de cada ocasión** en que la maniobra fue denegada o aplazada, y sobre condiciones concretas evaluadas en el momento correspondiente. Procede entonces que se consigne, respecto de cada uno de los días 19, 20 y 21 de julio de 2026, las condiciones específicas evaluadas, el momento de la evaluación y el fundamento técnico de la determinación adoptada. Procede igualmente que se consigne el trámite dado a las tres comunicaciones cursadas los días 13, 14 y 17 de julio de 2026, ninguna de las cuales fue contestada.

La segunda es que el juicio así ejercido debe explicar **la diferencia** entre la determinación adoptada respecto de la maniobra de salida de la M/V ENERGOS MARIA, ejecutada con asistencia de práctico en la mañana del 19 de julio de 2026, y la adoptada esa misma mañana respecto de la maniobra de entrada solicitada.

La tercera es que un juicio profesional ejercido sobre condiciones concretas **no se anticipa con más de cuarenta y ocho horas**. Procede entonces que se explique sobre qué

base se asignó, desde el mediodía del domingo 19 de julio de 2026, una ventana correspondiente al martes 21 de julio de 2026, y en qué se distingue esa asignación anticipada de la aplicación de un parámetro general.

La cuarta es que, habiéndose invocado el 21 de julio de 2026 un fundamento de naturaleza distinta a las condiciones meteorológicas, procede que se consigne por qué la condición invocada no fue advertida con anterioridad al vencimiento de la ventana asignada, y qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo.

7. A lo anterior se añade que los fundamentos invocados han sido de naturaleza sucesivamente distinta, lo que hace más exigible su consignación individual: un juicio ejercido caso a caso respecto de condiciones cambiantes debe poder identificarse respecto de cada ocasión. En síntesis, cualquiera que sea la caracterización que se ofrezca, subsiste el deber de exponer el fundamento. Si se invoca norma de aplicación general, procede identificar el instrumento que la adoptó. Si se invoca razón de seguridad conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226, procede exponer las condiciones evaluadas y el análisis realizado en cada ocasión. Lo que no resulta compatible con el deber que impone dicho Artículo es la denegación reiterada sin fundamento consignado.

V. FUNDAMENTO ESTATUTARIO

A. El deber de prestar el servicio y las únicas excepciones admisibles

1. El Artículo 4 de la Ley Núm. 226 de 12 de agosto de 1999, 23 L.P.R.A. §361a, establece que ninguna persona podrá ejercer el practicaje en los puertos de Puerto Rico a menos que cumpla con los deberes que allí se enumeran. El primero de ellos, el inciso (a), es el de **prestar el servicio a toda aquella persona que lo solicite**.

2. El mismo inciso (a) contempla únicamente dos excepciones a ese deber: las **razones de seguridad que impidan hacerlo**, y **aquellas otras que la Comisión determine por reglamento**. El Artículo 4 cierra disponiendo que el incumplimiento de las obligaciones allí dispuestas conlleva la acción disciplinaria correspondiente.

3. De la estructura del Artículo 4(a) se siguen dos consecuencias. La primera es que la prestación del servicio es la regla y la denegación la excepción, de modo que corresponde a quien deniega exponer el fundamento de la excepción invocada. La segunda es que la segunda categoría de excepciones admisibles es la que **la Comisión** determine por reglamento, y no la que determine la organización de practicaje mediante guías propias.

B. La facultad de establecer reglas de tránsito reside en la Comisión

4. El Artículo 5 de la Ley Núm. 226, 23 L.P.R.A. §361b, crea esta Comisión para **autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones** sobre el practicaje, y dispone que tendrá la autoridad para **establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito**, y que **adoptará y promulgará un reglamento de tránsito marítimo**. El mismo artículo le confiere los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla.

5. El Artículo 4(b) refuerza esta distribución de competencias en términos expresos: los prácticos **quedan impedidos de determinar unilateralmente** las tarifas u otros cargos, correspondiendo esa determinación a la Comisión. Si el legislador prohibió de forma expresa la determinación unilateral en materia económica, con mayor razón no cabe admitirla en materia de reglas de tránsito, respecto de la cual el Artículo 5 asigna la facultad a este organismo de modo directo.

6. El Artículo 4(c) dispone que los prácticos adquirirán y mantendrán el sistema de despacho y demás facilidades **bajo la supervisión de la Comisión**. La coordinación de asignaciones y ventanas de maniobra se ejerce, por tanto, bajo supervisión de este organismo y no de forma autónoma.

7. El Artículo 8(d) dispone que, dentro de los catorce (14) días siguientes a cada reunión, la Comisión emitirá un reporte escrito a cada práctico explicando cualquier acción tomada, **si se tomare alguna determinación que afecte las condiciones de practicaje**. Un parámetro que condiciona la ejecución de maniobras de entrada afecta

las condiciones de practicaje. De haber sido adoptado por esta Comisión, existiría el reporte correspondiente y NFEnergía podría identificarlo.

C. El deber de ajustarse a las condiciones de viento previsibles

8. El Artículo 16(a)(1) de la Ley, 23 L.P.R.A. §361m, configura como fundamento de acción disciplinaria el **faltar al no tomar precauciones o hacer ajustes o concesiones para los efectos que sean previsibles del viento, corrientes y mareas**.

9. La formulación estatutaria es significativa. El deber que la ley impone frente al viento previsible es el de **ajustarse**, esto es, adoptar las precauciones y concesiones que la condición requiera. La ley contempla el ajuste operacional como respuesta al viento previsible, y no la abstención prospectiva del servicio por periodos de días.

D. La figura del práctico designado y la política pública de la Ley

10. El Artículo 2(b) de la Ley Núm. 226, 23 L.P.R.A. §361, define el término **Práctico** de modo que comprende expresamente al **práctico local licenciado o el práctico designado certificado**. La figura del práctico designado es, por tanto, una categoría reconocida en el propio texto de la ley y no una creación administrativa. El Capitán César Montes, en su condición de Práctico Alterno designado por esta Comisión, es práctico para todos los efectos de la Ley Núm. 226.

11. El Artículo 10 de la Ley, 23 L.P.R.A. §361g, dispone que la Comisión determinará el número de prácticos en cada puerto y expedirá las licencias y certificados que estime necesarios **a base de la demanda de los servicios de practicaje para velar por el interés público de mantener servicios de practicaje eficientes y seguros**.

12. El Artículo 3(a) declara que el practicaje es un **servicio esencial, de tal importancia, que su existencia continua debe estar garantizada por las leyes de Puerto Rico**. El Artículo 3(b) determina que se optó por la **reglamentación económica, más bien que la competencia en el mercado**, como mecanismo para proteger la salud pública, la seguridad y el beneficio público. El Artículo 3(c) expresa que la Ley pretende

que se preste un servicio de practicaje **confiable, estable, económico y seguro** en los puertos de Puerto Rico.

13. De esa opción legislativa se sigue una consecuencia. Habiendo el legislador excluido la competencia como mecanismo de disciplina del servicio, la reglamentación por esta Comisión es el único instrumento disponible para asegurar su prestación continua y confiable. Un espacio en el que el prestador del servicio fija sus propios parámetros operacionales, sin revisión de este organismo, no satisface el esquema que la Ley Núm. 226 diseñó.

VI. PRECEDENTE APLICABLE

1. La cuestión que aquí se plantea no es nueva ante esta Comisión ni ante nuestros tribunales. En ***Joint Concession Management LLC et al. v. Comisión de Practicaje de Puerto Rico***, KLRA202300433, Sentencia de 29 de septiembre de 2023, el Tribunal de Apelaciones atendió la validez de unas guías operacionales sometidas por la San Juan Bay Pilots Corporation a esta Comisión, aplicables a maniobras en los muelles de Puerto Nuevo A y B y en el Cataño Oil Dock, que incluían parámetros de viento entre sus condiciones.

2. El procedimiento se originó mediante **Querella** presentada ante esta Comisión el 22 de marzo de 2022, identificada como CPPR Q2022-001, por usuarios de los muelles afectados.

3. Ante el Tribunal de Apelaciones, esta Comisión sostuvo que dichas guías no constituían regla ni reglamento, sino un documento guía cuyo propósito era informar la discreción de los prácticos, y que no estaba facultada para reglamentar dicha discreción. **El Tribunal rechazó ese planteamiento.**

4. El Tribunal reiteró el principio de que **el nombre no hace la cosa**, y resolvió que, indistintamente de la denominación que se otorgue a unas guías, corresponde examinar su alcance y aplicabilidad para determinar si constituyen reglas legislativas sujetas al procedimiento de reglamentación de la Ley Núm. 38-2017.

5. El criterio adoptado fue el siguiente: al añadir restricciones sobre **cómo, cuándo y bajo qué circunstancias** los prácticos podrán ejecutar maniobras en dichos muelles, se enmienda el Reglamento Núm. 7214 de 31 de agosto de 2006, conocido como las *Reglas de Tránsito en los Puertos de Puerto Rico de 2006*, que dispone las reglas de tránsito y establece normas con fuerza de ley para toda persona que ejerza el practicaje en los puertos de Puerto Rico. Se crean así requisitos adicionales de aplicación general para todo individuo o ente que lleve a cabo el practicaje en el área del Puerto de San Juan.

6. El Tribunal fue expreso en cuanto al elemento determinante: por cuanto lo aprobado en las guías afecta las reglas de tránsito en los canales del Puerto de San Juan, **y sin su cumplimiento no se provee el servicio de practicaje**, resultaba obligatorio cumplir con las garantías mínimas del proceso de reglamentación.

7. En consecuencia, el Tribunal **declaró nulas** las guías, por constituir enmiendas al Reglamento Núm. 7214 adoptadas sin cumplir con el procedimiento de reglamentación formal. Conforme a la Sección 2.7(a) de la Ley Núm. 38-2017, 3 L.P.R.A. §9617(a), una regla o reglamento que no cumpla sustancialmente con dicho estatuto es nulo.

8. La aplicación al presente caso es directa. El parámetro de diez (10) nudos condiciona **cuándo y bajo qué circunstancias** se ejecutan maniobras de entrada en el Puerto de San Juan, y sin su cumplimiento no se provee el servicio de practicaje a la M/V ENERGOS PRINCESS. Bajo el criterio de *Joint Concession Management*, se trata de materia reglamentaria sujeta al procedimiento de la Ley Núm. 38-2017, con independencia de que se le denomine guía operacional.

9. NFEnergía no solicita en este escrito una declaración de nulidad, remedio cuya competencia corresponde al foro apelativo conforme a la Sección 2.7(b) de la Ley Núm. 38-2017. Lo que solicita es el paso previo y necesario: que se identifique el instrumento en que el parámetro consta y la autoridad que lo adoptó, de modo que pueda determinarse si se trata de una regla sujeta a dicho procedimiento o de un juicio de seguridad evaluado en el caso concreto.

VII. EL PARÁMETRO INVOCADO Y SU ESTADO ANTE ESTA COMISIÓN

1. El parámetro de diez (10) nudos invocado para denegar la maniobra consta en el documento titulado ***Safety and Navigation Guidelines***, adoptado y publicado por la San Juan Bay Pilots Association el **14 de febrero de 2026**. Dicho documento se acompaña como Anejo E.

2. En su Anexo B, bajo el epígrafe *LNG Vessels*, subsección *Environmental Conditions*, dicho documento dispone que los movimientos de buques de gas natural licuado se conducirán únicamente de día, cuando los vientos sostenidos no excedan **diez (10) nudos**, con ráfagas no mayores de quince (15) nudos, y con visibilidad no menor de tres (3) millas náuticas.

3. El propio documento identifica su origen y su procedimiento de adopción. Su Sección 19 dispone que es mantenido por el *Safety Committee* de la asociación, que las enmiendas pueden ser propuestas por cualquier práctico comisionado, y que los cambios que afecten requisitos de remolcadores, escolta o restricciones de navegación pueden implementarse de inmediato. Su Sección 20 consigna que fue aprobado por la **San Juan Bay Pilots Association** el 14 de febrero de 2026. No consta intervención alguna de esta Comisión en su adopción.

4. El propio documento se autodescribe, en el mismo Anexo B, como constitutivo de los **estándares operacionales mínimos** acordados por la asociación. Esa formulación es la propia de una norma de aplicación general, y no la de un juicio de seguridad evaluado en el caso concreto.

5. El estado reglamentario de dicho documento ha sido objeto de determinación por esta propia Comisión. Conforme surge del *Informe de la Oficial Examinadora* de 6 de julio de 2026 en el caso **CPPR 2026-002**, que se acompaña como Anejo F, esta Comisión celebró reunión extraordinaria el **26 de mayo de 2026** en la que, por votación mayoritaria, determinó que las referidas *Safety and Navigation Guidelines* **constituían normas de aplicación general que no fueron adoptadas conforme a los procedimientos de reglamentación establecidos por la Ley**.

6. En consecuencia de dicha determinación, el 18 de junio de 2026 esta Comisión emitió Resolución y Orden Provisional de cese y desista dirigida a la San Juan Bay Pilots, sus oficiales, directores, prácticos, empleados, agentes y representantes, ordenándoles cesar y desistir de implantar, exigir, aplicar o hacer cumplir las referidas Guías **como condición para la prestación de servicios de practicaje o para el movimiento, tránsito o desatraque de embarcaciones en la Bahía de San Juan**. La misma orden dispuso que dicha entidad **se abstendrá de rehusar, limitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías**.

7. Con posterioridad a la vista celebrada el 25 de junio de 2026, la Oficial Examinadora designada sometió el referido Informe de 6 de julio de 2026, mediante el cual recomienda dejar sin efecto la Orden Provisional. NFEnergía consigna los siguientes extremos, que surgen del propio texto del Informe.

En primer lugar, dicho Informe constituye una recomendación de una Oficial Examinadora designada, la cual **no ha sido acogida por esta Honorable Comisión**. No existe, por tanto, adjudicación que haya dejado sin efecto la Orden Provisional de 18 de junio de 2026, la cual permanece vigente. En segundo lugar, el propio Informe expresa que la Resolución de Cese y Desista **no constituye una adjudicación final sobre la validez o nulidad de las Guías**, y que el objeto de la vista celebrada no fue adjudicar en sus méritos finales la validez, nulidad, legalidad o carácter *ultra vires* de las mismas.

En tercer lugar, la propia recomendación se formula **hasta que se celebre la vista conforme la Regla 10 del Reglamento de la Comisión o se resuelva el pleito pendiente en el Tribunal**, de modo que el Informe reconoce expresamente la subsistencia del trámite bajo la Regla 10.

NFEnergía no comparte la lectura que en dicho Informe se hace del alcance de la Regla 11.1 del Reglamento Núm. 6643, por los fundamentos que expone en la Sección VIII de este escrito. En todo caso, esa cuestión es ajena a la presente Querella, que se presenta al amparo de la Regla 10 y descansa en hechos distintos y en un fundamento estatutario propio.

8. Sea cual fuere el estado procesal de aquella orden provisional, la determinación adoptada por esta Comisión el 26 de mayo de 2026 en cuanto a la naturaleza reglamentaria de las Guías no ha sido revocada ni dejada sin efecto. NFEnergía trae este antecedente a la atención de esta Comisión por su pertinencia al asunto de epígrafe, y no como fundamento único de los remedios que solicita, los cuales descansan en el Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226 y en los hechos expuestos en la Sección III.

9. NFEnergía desconoce si esta Honorable Comisión ha adoptado la recomendación contenida en el Informe de 6 de julio de 2026. De no haber sido adoptada, la Resolución y Orden Provisional de 18 de junio de 2026 permanecería vigente, y de ello se seguiría que la aplicación del parámetro a que se refiere la Sección III de este escrito, ocurrida los días 19 y 20 de julio de 2026, se habría producido con posterioridad a una orden de esta Comisión que dispone abstenerse de rehusar, limitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías. NFEnergía no formula alegación de incumplimiento, por desconocer el estado procesal de dicha orden, y solicita que esta Honorable Comisión determine el efecto que corresponda.

VIII. FUNDAMENTO DE LA URGENCIA

1. La terminal de NFEnergía suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico. Dicho suministro se produce en el contexto de un estado de emergencia energética declarado por el Gobierno de Puerto Rico y vigente al día de hoy, conforme al Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016 de 2 de abril de 2025, que se acompaña como Anejo G. La interrupción prolongada de la maniobra de entrada de la embarcación de relevo incide de forma directa sobre la continuidad de ese suministro.

2. Al momento de presentarse este escrito han transcurrido cuatro (4) días desde el agotamiento del suministro y dos (2) días desde que la terminal quedó sin embarcación de suministro atracada. De mantenerse la ventana asignada para el 22 de

julio de 2026, esa condición se extenderá por un día adicional, sin que exista garantía de que dicha ventana se ejecute.

3. Las maniobras de esta naturaleza se ejecutan durante horas diurnas, lo que limita materialmente el número de ventanas disponibles en cada ciclo de veinticuatro horas y agrava el efecto acumulativo de cada aplazamiento.

4. Por tal razón, NFEnergía solicita que esta Honorable Comisión atienda la presente Querella con carácter de urgencia y en el día de hoy, a los fines de que la maniobra pueda ejecutarse durante las horas diurnas restantes, en las que las condiciones observadas lo permiten conforme a lo expuesto en la Sección III.

5. NFEnergía consigna que la controversia que aquí se plantea es susceptible de repetirse evadiendo revisión. Cada ventana de maniobra se agota en el transcurso de horas, de modo que ninguna subsiste el tiempo que requiere un trámite adjudicativo. La reiteración no es hipotética: consta de los hechos expuestos que la maniobra ha sido denegada o aplazada los días 19, 20 y 21 de julio de 2026, con fundamentos de naturaleza distinta en cada ocasión, y que se ha asignado una nueva ventana para el 22 de julio de 2026. Por tal razón, los remedios que se solicitan se formulan tanto respecto del día de hoy como respecto de toda ventana subsiguiente mientras persista la condición.

Fundamento de la solicitud alternativa al amparo de la Regla 11

En la alternativa, y para el caso de que esta Honorable Comisión determine que procede el trámite de la Regla 11.1 del Reglamento Núm. 6643, NFEnergía expone lo siguiente.

La Regla 11.1 contempla **dos supuestos disyuntivos**. El primero es que se cause o pueda causar **un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular**. El segundo es que exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico. Basta la configuración de cualquiera de los dos.

En cuanto al primer supuesto, el daño se produce sobre una entidad en particular y sobre una instalación portuaria determinada: la terminal de NFEnergía en la Bahía de Puerto Nuevo permanece sin embarcación de suministro atracada desde la mañana del 19 de julio de 2026, y la M/V ENERGOS PRINCESS permanece impedida de ejecutar su maniobra de entrada tras tres aplazamientos sucesivos.

En cuanto al segundo supuesto, la configuración del peligro inminente para la seguridad y el bienestar del pueblo de Puerto Rico no descansa en una alegación de NFEnergía, sino en una **declaración oficial y vigente del Gobierno de Puerto Rico**.

Mediante el **Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016** de 2 de abril de 2025, la Gobernadora de Puerto Rico modificó y amplió el **estado de emergencia energética** de Puerto Rico. Dicha Orden Ejecutiva se acompaña como Anejo G y permanece vigente conforme a su Sección 11ª, la cual dispone que se mantendrá en vigor hasta que sea expresamente enmendada o revocada.

En sus determinaciones, la referida Orden Ejecutiva consigna que **la energía eléctrica es un servicio esencial e indispensable para garantizar la seguridad ciudadana**, la operación de actividades comerciales e industriales, y el funcionamiento de infraestructura crítica como sistemas de agua, telecomunicaciones y otros servicios básicos. Consigna, asimismo, que el Gobierno de Puerto Rico tiene el deber constitucional de salvaguardar el orden público y de proteger la vida, la seguridad y los bienes de todos sus ciudadanos.

La misma Orden Ejecutiva documenta la magnitud del déficit: la capacidad total de generación apenas alcanza los tres mil megavatios (3,000 MW) frente a los cinco mil quinientos megavatios (5,500 MW) que, conforme a la propia Orden Ejecutiva, los estándares y mejores prácticas de la industria energética requieren para atender la demanda continua y los picos de consumo, lo que representa una deficiencia estimada de aproximadamente **treinta y tres por ciento (33%)**. Consigna además que dicha deficiencia ha provocado múltiples eventos de relevo de carga.

En su Sección 1ª, la Orden Ejecutiva declara imperativo, entre otras medidas, **realizar reparaciones mayores a las unidades de generación que operan a base de combustibles fósiles, tales como *"Ultra Low Sulfur Diesel"*, gas natural, y *"Bunker C"***, y ordena acelerar los trabajos correspondientes **con el propósito de mitigar los riesgos asociados a fallas en el sistema y garantizar la continuidad del servicio**.

De lo anterior se sigue la configuración del segundo supuesto de la Regla 11.1. La terminal de NFEnergía suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico. Ese suministro se produce dentro de un sistema eléctrico respecto del cual el Gobierno de Puerto Rico ha declarado un estado de emergencia vigente, ha determinado una deficiencia de generación de aproximadamente treinta y tres por ciento, y ha calificado el servicio como esencial e indispensable para la seguridad ciudadana. La interrupción de la maniobra de entrada de la embarcación de suministro incide de forma directa sobre la continuidad de ese servicio.

NFEnergía no sostiene que la denegación de una maniobra concreta produzca por sí sola una interrupción del servicio eléctrico. Lo que sostiene es que, existiendo una emergencia energética oficialmente declarada y un déficit de generación documentado por el propio Gobierno, la afectación de la continuidad del suministro de gas natural a las unidades de generación no puede caracterizarse como un daño de naturaleza puramente económica. El bien jurídico afectado es el que la Orden Ejecutiva identifica: la seguridad ciudadana y el funcionamiento de la infraestructura crítica.

NFEnergía consigna, además, que ha comparecido ante esta Comisión de inmediato a la ocurrencia de los hechos que motivan este escrito. La denegación más reciente ocurrió en la mañana del 21 de julio de 2026 y este escrito se presenta ese mismo día. No media aquí demora que desmienta la urgencia invocada.

IX. SÚPLICA

POR TODO LO CUAL, NFEnergía respetuosamente solicita de esta Honorable Comisión que:

1. ORDENE, con carácter inmediato, que se evalúe y ejecute la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, en cualquier ventana diurna en que las condiciones de navegación lo permitan, sin que la asignación de la ventana correspondiente al 22 de julio de 2026 opere como renuncia a dicha evaluación, y sin que lo aquí solicitado se entienda como sustitución del juicio profesional del práctico respecto de la seguridad de la maniobra concreta.

2. ORDENE que, mientras persista la condición expuesta, se evalúe y ejecute la maniobra en toda ventana diurna subsiguiente en que las condiciones de navegación lo permitan.

3. REQUIERA que, de no ejecutarse la maniobra durante el día de hoy, se consigne por escrito en el mismo día las condiciones específicas evaluadas, el momento de la evaluación, el práctico que la realizó y el fundamento técnico concreto de la determinación adoptada.

4. REQUIERA confirmación expresa y por escrito de si algún práctico licenciado disponible está en posición de ejecutar la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS bajo las condiciones existentes y pronosticadas. De ser negativa la respuesta, que se identifique a los prácticos consultados y se consigne el fundamento individual de cada negativa, con expresión de las condiciones evaluadas en cada caso.

5. CONSULTE al práctico alterno designado por esta Comisión para el Puerto del Norte/San Juan, de resultar negativa la respuesta al requerimiento del inciso anterior o de no obtenerse dicha respuesta dentro del término perentorio que se conceda, si estaría en posición de ejecutar la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS bajo las condiciones existentes y pronosticadas. La designación de práctico alterno para dicho puerto consta ejercida por esta propia Comisión mediante comunicación de 25 de septiembre de 2025, que se acompaña como Anejo C. NFEnergía deja a la discreción de esta Comisión la identificación del práctico alterno que habrá de ser consultado.

6. ACTIVE la designación de práctico alterno para el Puerto del Norte/San Juan, de resultar afirmativa la respuesta a la consulta del inciso anterior, a los fines de que la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS sea ejecutada tan pronto las condiciones lo permitan. NFEnergía formula por este medio la solicitud a que se refiere el propio texto de la designación, conforme al cual esta habilita su ejercicio cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad.

7. REQUIERA a los prácticos y a la organización de practicaje que presta servicio en el Puerto de San Juan que precisen **por escrito** si el parámetro de vientos sostenidos no mayores de diez (10) nudos se invoca como razón de seguridad evaluada en el caso concreto, conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226, o como norma de aplicación general.

8. REQUIERA, de invocarse como norma de aplicación general, que se identifique el instrumento en que dicho parámetro consta, su fecha de adopción, la autoridad que lo promulgó y los estudios o análisis técnicos que lo sustentan.

9. REQUIERA que se informe por escrito bajo qué condiciones de viento se ejecutó la maniobra de salida asistida por práctico de la M/V ENERGOS MARIA en la mañana del 19 de julio de 2026, y el fundamento técnico de la diferencia entre dichas condiciones y las invocadas ese mismo día para denegar la maniobra de entrada.

10. REQUIERA que se consigne por escrito el trámite dado a las tres comunicaciones cursadas por NFEnergía los días 13, 14 y 17 de julio de 2026, ninguna de las cuales fue contestada, así como el procedimiento y el término aplicables a las solicitudes de esta naturaleza.

11. REQUIERA que se consigne por escrito la hora en que la barcaza a que se refiere la Sección III arribó a la posición que ocupa, el momento en que su presencia fue conocida por la parte querellada, las gestiones de coordinación realizadas entre dicho arribo y la comunicación de la cancelación de las 5:20 de la mañana, y si existe procedimiento de coordinación con el despacho portuario o con la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico aplicable a la programación de movimientos en dicho tramo.

12. REQUIERA que se informe si la obstrucción invocada el 21 de julio de 2026 **impidió** la ejecución de la maniobra, o si la dificultó siendo susceptible de compensación mediante medidas adicionales, y qué medidas de mitigación fueron consideradas antes de adoptar la determinación.

13. REQUIERA que se informe si durante el 21 de julio de 2026 transitaron otras embarcaciones por el Army Terminal Channel encontrándose la referida barcaza en la misma posición, y de ser así, el fundamento técnico de la diferencia entre dichos tránsitos y la maniobra denegada a NFEnergía.

14. REQUIERA que se precise si la evaluación de las ventanas de maniobra se realiza sobre valores de viento observados o sobre valores pronosticados.

15. CONCEDA término perentorio para el cumplimiento de los requerimientos anteriores, atendida la urgencia expuesta.

X. RESERVA DE DERECHOS

NFEnergía presenta esta Querella sin renunciar a remedio, acción o foro alguno, y se reserva expresamente el derecho a instar los procedimientos que en derecho procedan ante esta Comisión o ante cualquier otro foro competente.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO, en San Juan, Puerto Rico, hoy **21** de julio de 2026.



Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO
NFEnergía LLC
Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo, Section 1 San Juan Harbor
San Juan, Puerto Rico 00922
Tel.: 787.425.0272 · Cel.: 786.417.0978
cfaris@newfortressenergy.com

ANEJOS

Anejo A. Datos de observación y pronóstico de viento, estación San Juan, CARICOOS, 19 de julio de 2026.

Anejo A-1. Datos de observación y pronóstico de viento, estación San Juan NAVAID, CARICOOS, 21 de julio de 2026, 12:00 del mediodía.

Anejo B. Comunicación electrónica de la San Juan Pilot Station de 19 de julio de 2026, asignando ventana del 21 de julio de 2026, 0600 horas.

Anejo C. Comunicación de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico de 25 de septiembre de 2025, confirmando la designación formal del Capitán César Montes como Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025.

Anejo D. Comunicaciones de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 13, 14 y 17 de julio de 2026, consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18 de julio de 2026.

Anejo E. Documento titulado *Safety and Navigation Guidelines*, San Juan Bay Pilots Association, de 14 de febrero de 2026. Se acompaña el Anexo B, epígrafe *LNG Vessels*, subsección *Environmental Conditions*, y las Secciones 19 y 20 del documento.

Anejo F. Informe de la Oficial Examinadora de 6 de julio de 2026, caso CPPR 2026-002, Comisión de Practicaje de Puerto Rico.

Anejo G. Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016, Orden Ejecutiva de la Gobernadora de Puerto Rico de 2 de abril de 2025, para modificar y ampliar el estado de emergencia energética de Puerto Rico.

Anejo H. Carta de Recomendación de la Guardia Costera de los Estados Unidos de 12 de enero de 2026, Sección 4.A.iii.

Anejo I. Comunicación de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 21 de julio de 2026 y solicitud de información.

Outlook

Re: ENERGOS PRINCESS// Voyage 2026-004 // Notice of Readiness Tendered // 19JUL2026

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
To Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; #LNG Vessel Ops <LNGVesselOps@newfortressenergy.com>; PR-Ops-Supervisors <pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>; Armando Torres <armando@atmaritimesupply.com>; edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com <edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com>; Mcallister <dispatchpr@mcallistertowing.com>; MORANTUGPR <sanjuanops@morantug.com>

Good afternoon,

Please see below email from SJBP.

As of now, Tuesday 7/21/26 - 0600, weather conditions permitting.

Best regards
Oscar
San Juan Pilot Station

Keep in touch.

Sent from my iPhone

> On Jul 19, 2026, at 7:41 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
>
> Good morning captain,
>
> As per pilots on duty, vessel's inbound is cancelled until further notice due to windy conditions.
>
> Will revert asap with new schedule.
>
> Keep in touch.
>
> Sent from my iPhone
>
> > On Jul 19, 2026, at 7:02 AM, Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com> wrote:
> >
> > Good day all,
> >
> > Please find attached Notice Of Readiness (NOR) for the vessel Energos Princess.
> > I hereby tender the NOR on 19JUL2026 at 07:00 LT (UTC-4)
> > Vessel is ready in all respects to commence discharging her cargo as per terms, conditions and exceptions of the relevant charter party.
> >
> > Sincerely,
> >
> > Frane Maric
> >
> > Master
> > ***LNG/C Energos Princess***
> > IMO No.9253715
> > VSAT Bridge: +1 206 536 1170
> > VSAT Master Office: +1 2062748969
> > VSAT CCR: +1 206 274 8968
> > FBB Bridge: +870 773 234 657
> > Email: energosprincess@nmm.stena.com
> >
> > Please note:
> > The vessel is permanently connected via Starlink for emails. However, due to time zone differences, messages may not be answered for extended periods of anything up to 12 hours.
> > For any urgent messages requiring an immediate response – please contact Bridge or CCR via telephone.
> >
> > <1. Energos Princess NOR 19Jul2026.pdf>

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see http://www.fcc.gov/privacy.html for more information. Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions) 1s and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract/ E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

COMISION DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

VIA CORREO ELECTRONICO: cmontes1428@yahoo.com

25 de septiembre de 2025

Capitán César Montes
Mansiones de Vista Mar Marina
1407 Calle Marbella
Carolina, PR 00983

RE: DESIGNACION FORMAL PRACTICO ALTERNO PUERTO DE SAN JUAN

Estimado Capitán César Montes:

Por la presente se confirma su designación formal como Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025, conforme a la Ley Núm. 226-1999 y la normativa vigente.

Esta notificación deja constancia oficial de su amplia experiencia de más de veinte años como piloto en San Juan, así como de su vasta experiencia en embarcaciones de LNG/GNL en los puertos del sur, y reconoce su pericia y compromiso con la seguridad de la navegación, el interés público y su función como práctico licenciado de Puerto Rico. Esta designación le habilita para ejercer como Práctico Alterno en San Juan cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad.

Agradecemos su disposición y quedamos atentos a cualquier coordinación adicional que sea necesaria en el marco de esta designación.

Cordialmente,

Lcda Jessica Ñeco Morales
Presidenta
Comisión de Practicaje de PR

P.O. BOX 9862 SAN JUAN, PR 00908 • TEL. 787-723-1982 • FAX 787-723-2179
www.comisionpracticaje.com • compracticaje@prtc.net

Fw: Energos Maria & Princess Swap

Summarize this email

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Wednesday, July 15, 2026 07:53
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Subject: Fwd: Energos Maria & Princess Swap

Fyi

Begin forwarded message:

> **From:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Date:** July 15, 2026 at 7:52:21 AM AST
> **To:** request_services@sanjuanbaypilots.com
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
> **Subject: Re: Energos Maria & Princess Swap**
>
> Good morning all,
>
> Friendly reminder on below please if any further comments.
>
> Thanks in advance.
>
> > On Jul 13, 2026, at 4:01 PM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
> >
> > Good afternoon SJBP,
> >
> > As per earlier telecom with dispatcher, we would like to reconfirm if it is not feasible to change the LNG Swap for 07/18, understanding the possibilities of adverse weather conditions.
> >
> > Thanks in advance.
> >
> > Regards,
> > ROBERTO PEREZ
> > Agency Representative
> > LAAC-Agency/ San Juan Office
> > Mobile Phone: 939-341-9176
> > Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
> > Fax:787-793-3575
> > Agency General email:agencysj@ayacol.com
> > Individual email:roberto.perez@ayacol.com

www.ayacol.com
NO LOAD IS TOO HEAVY

Outlook

Fwd: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Agency Ponce <AgencyPonce@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>

Good morning all,

Fyi on below.

Keep in touch.

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 19, 2026 at 7:56:09 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>, Pilots <request_services@sanjuanbaypilots.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.**
>
> Good morning,
>
> Service postponed due to wind conditions.
>
> Best regards
> Oscar
> San Juan Pilot Station

From: noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 7:52 AM
To: roberto.perez@ayacol.com <roberto.perez@ayacol.com>
Cc: request_services@yahoo.com <request_services@yahoo.com>
Subject: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement from SEA to Puerto Nuevo A/B NFE with service time scheduled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:00 has been cancelled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:35 when request was in status Pending .
This cancellation is not billable.

Visible in History view after cancellation: Yes

This message was auto-generated on 7/19/2026 7:52:49 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see https://www.fbi.gov/hq/nsd/surveillance/publish.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions) Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Outlook

Fw: SJBP Job 15202 is Rejected

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

Good morning SJBP,

We are following up regarding the LNG vessel swap currently scheduled for July 19. Given the facility's projected gas-out condition by tonight, July 17, we respectfully request that the weather conditions be reevaluated to determine whether the evolution could instead be safely conducted on July 18.

We would also appreciate SJBP's consideration of any alternative operational solutions, mitigating measures, or conditions that could allow the swap to proceed safely and prevent a gas-out situation.

Thank you in advance.

Get Outlook for iOS

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Friday, 17 July 2026 12:45:09
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Job 15202 is Rejected

Fyi

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** noreply@sanjuanbaypilots.com
> **Date:** July 17, 2026 at 11:45:29 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: SJBP Job 15202 is Rejected**
>
> Vessel: ENERGOS MARIA
> Movement From: Puerto Nuevo A/B NFE
> To: SEA
> Requested Service Time: Jul 18, 2026 05:45
> Approved Service Time: Jul 18, 2026 05:45
> Approval Status: Rejected
> Approval Remarks: service will remain for 7/19 - 0545 due to heavy traffic.
> Reviewed By: Oscar Gonzalez
>
> Please login to Agent portal to get details.
>
> ---
> This message was auto-generated on 7/17/2026 11:45:22 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see http://www.fbi.gov/privacy/ellpa/ellpa1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Outlook

FW: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
To request_services@sanjuanbaypilots.com <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

Buenos días:

Solicitamos respetuosamente que se reevalúe la posibilidad de autorizar el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, a base de las condiciones meteorológicas observadas en tiempo real.

Desde las 7:00 a.m. hemos estado monitoreando las condiciones de forma continua. Los vientos sostenidos se han mantenido por debajo de los valores pronosticados. De mantenerse esa tendencia, entendemos que podrían existir condiciones favorables para ejecutar la maniobra de forma segura.

Agradeceríamos que esta información sea considerada junto con el monitoreo continuo de las condiciones actuales, y que se nos informe por escrito la determinación y los criterios que se adopte al respecto.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico
NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 11:38 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Good morning,

Fyi

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Date:** July 19, 2026 at 11:02:33 AM AST
> **To:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>, Pilots <request_services@sanjuanbaypilots.com>
> **Subject: Re: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.**
>
> Good morning Oscar,
>
> Please let us know if any update available for the Energos Princess inbound.
>
> Thanks in advance.
>
> > On Jul 19, 2026, at 8:00 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
> >
> > Good morning Oscar,
> >
> > Thanks for below, well noted.
> >
> > Sent from my iPhone
> >
> > > On Jul 19, 2026, at 7:56 AM, request services <request_services@yahoo.com> wrote:
> > >
> > > Good morning,
> > >
> > > Service postponed due to wind conditions.
> > >
> > > Best regards
> > > Oscar
> > > San Juan Pilot Station

From: noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 7:52 AM
To: roberto.perez@ayacol.com <roberto.perez@ayacol.com>
Cc: request_services@yahoo.com <request_services@yahoo.com>
Subject: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement from SEA to Puerto Nuevo A/B NFE with service time scheduled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:00 has been cancelled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:35 when request was in status Pending .
This cancellation is not billable.

Visible in History view after cancellation: Yes

This message was auto-generated on 7/19/2026 7:52:49 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, our http://www.sjbp.com/privacy-ethics/#Email_Data Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmission): It- and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

SAFETY AND NAVIGATION GUIDELINES
SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION

Purpose and Scope

These Safety and Navigation Guidelines are intended to protect life, property, the marine environment, and the uninterrupted flow of commerce in San Juan Bay. They are designed to be informative, objective, and professional, while remaining practical, easy to reference, and easy to quote. These Guidelines consolidate legal requirements, regulatory obligations, established best practices, and the professional judgment of the San Juan Bay Pilots Association.

This document is intended for use by San Juan Bay Pilots support staff; vessel owners, operators, and agents; terminal operators; regulators and oversight authorities; and the general public.

This is a living document. It shall be updated as conditions, regulations, infrastructure, vessel types, and operational practices evolve.

Section 1 – Definitions

Pilot
A Pilot is a duly commissioned San Juan Bay Pilot under Puerto Rico law, federally and state licensed, and an active member of the San Juan Bay Pilots Association.

Pilotage
Pilotage is the act of providing navigational control and advice to a vessel within compulsory pilotage waters.

ASD / Tractor Tug
An ASD or tractor tug is a tug equipped with azimuthing stern drives or tractor configuration designed for high maneuverability.

Escort Tug
An escort tug is a tug holding a formal “Escort” notation issued by its Classification Society, designed and certified to provide steering and braking forces to an assisted vessel. Escort tugs are capable of operating either tethered to the vessel or in an untethered (free-running) escort mode, as determined by prevailing conditions and pilot judgment.

Dead Ship
A dead ship is a vessel without operational propulsion or steering.

Special Circumstance
A special circumstance is any condition involving vessel limitations, environmental factors, infrastructure constraints, or equipment deficiencies that increase navigational risk.

Portable Pilot Unit (PPU)
A Portable Pilot Unit is an electronic navigation aid used by pilots to enhance situational awareness.

Section 2 – Compulsory Pilotage

Statutory Basis

All vessels subject to compulsory pilotage under Puerto Rico law, and any vessel not otherwise subject to compulsory pilotage that requests pilotage, shall have a Puerto Rico-licensed Pilot on board to direct the movement of the vessel when entering or leaving the ports of Puerto Rico, or when transiting the navigable waters of the bays, rivers, or any other navigable waters of Puerto Rico, except as provided below.

Exempt Vessels

The following vessels are exempt from compulsory pilotage:

- Vessels exempt from pilotage under the laws of the United States
- Single-hulled vessels with an actual draft of less than seven (7) feet of water
- Any vessel moved within the confines of a drydock, or between a drydock and a pier adjacent to the drydock
- Any vessel moved to an adjacent or contiguous pier by means of its lines, without getting underway, provided that the movement is less than the vessel's length

Applicable Legal References

U.S. Coast Pilot No. 5, Chapter 13
46 CFR 15.1001
46 CFR 15.812(a)(1) and (3)
Puerto Rico Law 226 of 1999, Articles 19 and 20
Puerto Rico Pilotage Regulation 6384, Rules 51 and 52

Section 3 – Scheduling, Delays, and Cancellations

Delays, Changes, and Traffic Coordination

Any anticipated delay exceeding thirty (30) minutes shall be reported to SJBP Dispatch as soon as practicable and, when possible, at least two (2) hours in advance. Vessels delayed without prior notice may be reassigned to a later traffic window, subject to prevailing traffic conditions and operational constraints. Changes to berth assignments, movement times, or vessel readiness without proper notice may affect vessel priority and scheduling in order to maintain safe and orderly harbor traffic.

Cancellations and Waiting Time

Cancellations made less than two (2) hours prior to the scheduled service time are subject to a cancellation charge. Waiting time charges shall apply when a delay exceeds thirty (30) minutes beyond the scheduled time, with an additional waiting time charge applied if the delay exceeds one (1) hour beyond the initial thirty-minute period.

Applicable Legal References

Puerto Rico Port Regulation 7214, Rules 16 and 17
Puerto Rico Regulation 9524, Articule 10

Section 4 – Pilot Boarding and Disembarkation

Pilot Boarding and Disembarkation Positions

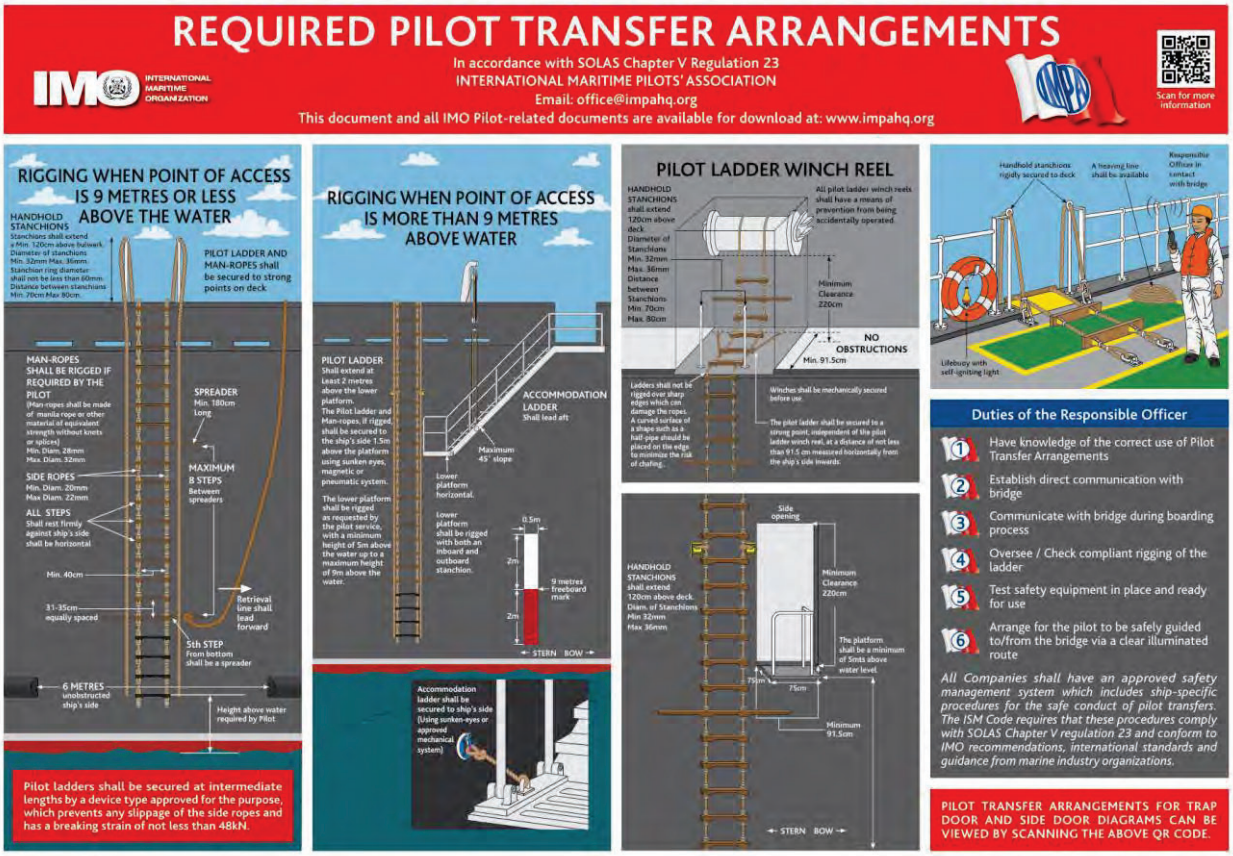
Pilot boarding is three (3) nautical miles **north** of the San Juan Harbor entrance, at position 18°31.4 ʾN / 066°07.8 ʾW. Pilot disembarkation normally occurs once the vessel has cleared the harbor and crossed Buoys No. 2 and No. 3, which mark the limits of the Bar Channel.

Boarding and Disembarkation Arrangements

Prior to boarding or disembarkation, the vessel shall establish contact with the Pilot Station on VHF Channel 14 to confirm the pilot ladder position and height. Pilot ladder height shall normally be one (1) to two (2) meters above the water, depending on the pilot boat being used. Vessel speed shall normally be maintained between eight (8) and ten (10) knots unless otherwise directed by the Pilot. The vessel shall be maneuvered to provide a safe lee on the side designated for boarding or disembarkation. Arrangements may be adjusted by mutual agreement between the Pilot and the Master when required by prevailing conditions or safety considerations.

Ladder and Safety Requirements

Pilot ladders shall be rigged in strict accordance with SOLAS V/23 requirements, including the use of spreaders. Ladders shall be clean, in good repair, properly secured, and free of defects. No slack shall be permitted on deck, and no boat ropes, man ropes, or unmoused hooks shall be attached. During nighttime operations, the ladder shall be adequately illuminated without impairing the pilot boat operator's vision. An officer equipped with a portable radio shall attend the ladder and provide a safe escort between the ladder and the bridge. A ring buoy, and at night a self-activating light, shall be immediately available for use in the event of a man overboard.



Section 5 – Under Keel Clearance and Depth Verification

Depth Verification

The Puerto Rico Ports Authority, through its docking permit and berth assignment process, is expected to verify and rely upon the most recent certified depth information for the assigned berth and its approaches prior to authorizing a vessel to berth. Depth certification shall be provided every two (2) years according to state requirements.

Pilot Reliance on Certified Information

Pilots rely on officially published, certified, or otherwise verified depth information when assessing under keel clearance. Any uncertainty regarding berth or channel depths may result in additional restrictions, modified maneuvers, or refusal of service until adequate information is available.

Owner and ISM / SMS Considerations

The vessel owner's expectations, as communicated to the Master through the vessel's Safety Management System in accordance with the International Safety Management Code, shall be observed and shall be a determining factor in the establishment of under keel clearance. The Master retains ultimate responsibility for the safe operation of the vessel and shall ensure that under keel clearance complies with the vessel's SMS, company policies, and any applicable flag-state or classification society requirements.

Operational Authority

If, in the professional judgment of the Pilot or the Master, adequate under keel clearance cannot be assured, the movement shall be delayed, modified, or declined until safe conditions can be established.

Applicable Legal References

U.S. Coast Guard Marine Safety Information Bulletin 01-25
International Safety Management Code

Section 6 – Channels

General

The following is the controlling depth certified by the Corps of engineers. Final authorization for any transit remains subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions.

Controlling depth

Bar Channel: 14.6 meters (48 feet)
Anegado Channel: 13.4 meters (44 feet)
San Antonio Approach Channel: 10.9 meters (36 feet)
San Antonio Channel: 10.9 meters (36 feet)
Graving Dock Channel: 10.9 meters (36 feet)
Army Terminal Channel: 13.4 meters (44 feet)
Puerto Nuevo Channel: 11.8 meters (39 feet)

Tidal Reference and Survey Basis

All draft values are referenced to Mean Lower Low Water for San Juan Harbor. Actual available depth may vary due to tidal state, meteorological conditions, squat, vessel speed, shoaling, and other environmental or operational factors.

Hydrographic Survey Date

The most recent hydrographic survey date reflected on the applicable nautical charts is April 29, 2025. Pilots and Masters shall consider the survey date, charted information, Notices to Mariners, and any other available depth data as part of voyage planning and the Master–Pilot Exchange.

Section 7 – Channel-Specific and Vessel-Type Transit Restrictions

Army Terminal Channel

The Army Terminal Channel has a charted width of approximately 450 feet. For vessels transiting this channel, vessel beam is the controlling dimensional factor, consistent with PIANC channel design principles for one-way traffic in confined waterways.

For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam of 34.4 meters (113 feet) are considered within normal operating parameters for the Army Terminal Channel, subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions. Vessels exceeding 34.4 meters (113 feet) in beam shall be treated as special circumstances, and additional safety measures may be imposed as required to maintain adequate safety margins.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, bank effects, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Graving Dock Channel

The Graving Dock Channel has an effective navigable width of approximately 350 feet. Due to the confined nature of the channel and proximity to fixed structures, vessel beam is the controlling dimensional factor for safe one-way transit, consistent with PIANC channel design principles.

For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam consistent with a Panamax-class vessel, approximately 32.3 meters (106 feet), are considered within normal operating parameters for the Graving Dock Channel, subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions. Vessels exceeding this beam shall be treated as special circumstances, and additional safety measures may be imposed.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, proximity to fixed structures, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Puerto Nuevo Channel

The Puerto Nuevo Channel has an effective navigable width of approximately 350 feet. Within this channel, the current berthing pocket provides approximately 100 feet of lateral clearance from the channel edge. The United States Coast Guard and appropriate local authorities are evaluating potential expansions and improvements to the berthing pocket and associated infrastructure.

Pending completion of any such evaluations or modifications, vessel beam remains the controlling dimensional factor for safe one-way transit, consistent with PIANC channel design principles for confined waterways. For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam consistent with a Panamax-class vessel, approximately 32.3 meters (106 feet), are considered within normal operating parameters.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, terminal conditions, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Tank Vessel Transit Restrictions

To reduce navigational risk associated with circadian rhythm lows and human performance factors, tank vessel transits in San Juan Bay are restricted during the following time periods: 0300 to 0430 hours and 1500 to 1630 hours.

These restrictions apply to all tank vessels, whether inbound, outbound, or shifting, and regardless of cargo condition, including loaded or ballast voyages. Any deviation from these restrictions shall be evaluated on a case-by-case basis by the Pilot, in coordination with the Master, and subject to prevailing safety considerations.

Section 8 – Passenger and Cargo Vessel Traffic Management

Purpose and General Principles

San Juan Harbor supports both passenger and cargo vessel traffic that are critical to Puerto Rico's economy and public interest. Vessel traffic sequencing and coordination shall be conducted to ensure safety, efficiency, and reliability, while recognizing the differing operational characteristics, constraints, and time sensitivity of passenger and cargo vessels.

Consistent with customary international port practice and local regulations, passenger vessel movements—particularly those involving home-ported passenger turnaround operations—are afforded traffic management priority for scheduling and sequencing purposes. This priority reflects operational necessity and public interest considerations and is applied in a manner consistent with applicable prevailing safety conditions. Nothing in this section creates an absolute or unconditional right of priority for any vessel.

Arriving Passenger Vessels – Home-Ported Operations

Home-ported passenger vessels are those engaged in scheduled embarkation and disembarkation operations involving large volumes of passengers, baggage, provisioning, and terminal coordination. The primary arrival window for home-ported passenger vessels is 0400 to 0600 hours.

During this window, the harbor entrance shall be maintained free of opposing or conflicting traffic until all scheduled arriving home-ported passenger vessels have safely entered the

including terminal readiness, shoreside transportation coordination, and passenger safety, while remaining subject to Pilot judgment and prevailing safety considerations.

Cargo Vessel Coordination During Home-Ported Passenger Arrivals

To maintain safe and orderly traffic flow during peak passenger arrival periods, cargo vessel movements shall be coordinated accordingly. Cargo vessels scheduled to depart prior to home-ported passenger arrivals shall be underway by 0230 hours. Cargo vessels scheduled to arrive shall enter the harbor no later than 0300 hours.

Cargo vessels unable to meet these timelines may be required to wait until completion of scheduled home-ported passenger vessel arrivals, subject to traffic conditions and Pilot direction. These measures are intended to provide predictability for cargo operators while reducing congestion and navigational risk during peak passenger operations.

In-Transit Passenger Vessels (Non-Home-Ported)

Passenger vessels transiting the harbor entrance that are not engaged in home-ported turnaround operations, including in-transit or port-of-call vessels, shall be managed to maintain a minimum buffer of forty-five (45) minutes between passenger vessel movements and other vessel traffic at the harbor entrance. This buffer is intended to ensure a clear and predictable channel.

Service for any vessel unable to clear the entrance channel within the required buffer period will not be accepted and will be rescheduled.

Departing Passenger Vessels

Home-ported passenger vessels departing in accordance with their scheduled departure times are afforded traffic management priority, particularly where delays would materially impact passenger operations and terminal sequencing. Requests for early departures, or departures outside scheduled times, shall be evaluated based on Pilot availability, traffic conditions, and overall harbor safety. Passenger vessels not ready to depart at their scheduled time may be rescheduled to maintain safe and efficient traffic flow.

Docking and Departure Priority Order for Passenger Vessels

When multiple passenger vessels are scheduled to dock or depart at the same time, the following priority order shall apply for traffic coordination purposes:

Arrival - Frontier Pier-Pan American Dock (East)-Pan American Dock (West)-Pier 4 (East)-Pier 4 (West)-Pier 3 (East)-Pier 3 (West)-Pier 1 (East)-Pier 1 (West)

Departure - Pier 1 (West) - Pier 1 (East) – Pier 3 (West) – Pier 3 (East) - Pier 4 (West) - Pier 4 (East) - Pan American Dock (West) - Pan American Dock (East) - Frontier Pier

---

Section 9 – Berth Operations and Facility Requirements

General Requirements

Berth operations shall be conducted so as not to obstruct or reduce the effective width of any navigable channel. Berth equipment, vessel equipment, and terminal operations shall not compromise safe vessel maneuvering, pilot visibility, or pilot–tug communications. Additional requirements applicable to berth operations are set forth in the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria, which remains fully applicable.

Gantry Cranes (Terminal-Operated)

Gantry cranes shall be kept clear of navigable channels when not actively engaged in cargo operations. Crane booms shall not be moved during vessel approach, mooring, unmooring, or departure. Crane machinery shall be shut down or not running while vessels are maneuvering to or from a berth, as machinery noise on open bridge wings interferes with pilot–tug communications and creates a safety risk.

Where practicable, gantry cranes shall be positioned near the midship section of the vessel's planned berth position to reduce the risk of allision caused by vessel bow or stern flare extending beyond the fender line. Boom lights shall be secured and turned off when crane booms are in the vertical position, as such lighting can significantly impair night visibility, particularly during rain or reduced visibility.

No personnel should be allowed aloft on a gantry crane during berthing/unberthing operations.

Ship's Cranes

Ship's cranes shall not be swung out, extended, or positioned so as to encroach into any navigable channel without the express approval of the Pilot and Port Control. Encroachment of ship's cranes into a navigable channel reduces available channel width and increases the risk of allision for passing vessels. When not in use, ship's cranes shall be secured inboard so as not to interfere with vessel traffic.

VHF Radio Watch

All vessels moored in San Juan Harbor shall maintain a continuous listening watch on VHF Channel 14. This channel shall be used to coordinate vessel movements and, when necessary, request the securing or repositioning of cranes or other equipment affecting navigable channels.

Mediterranean Mooring

Vessels moored Mediterranean-style shall not deploy anchors within any federal navigable channel or otherwise obstruct navigation without the express permission of the United States Coast Guard.

Change of Berth

Changes to berth assignments require prior approval from the Puerto Rico Ports Authority. In cases of emergency or where immediate safety concerns exist, Pilots may berth a vessel at an alternate location, provided that Port Control is notified as soon as practicable.

Line Handling Operations

Line handling is a critical and essential component of any berthing or unberthing evolution. The safety of the vessel, its crew, assisting craft, and the berth is directly dependent on competent, adequately staffed, and well-coordinated line-handling operations.

Line handlers receive direct operational instructions from the vessel's deck officers regarding the handling, placement, and tending of mooring lines. Shore-side line-handling personnel shall be properly supervised by a responsible party, adequately trained for the task, and such training should be documented. Appropriate personal protective equipment shall be worn at all times.

As a matter of standard and widely accepted maritime practice, a minimum of two (2) line handlers per end of the vessel is required. This safety-in-numbers requirement allows personnel to work as a team, maintain situational awareness, share workload, and respond effectively during what is an inherently hazardous operation. These principles are consistent with the expectations of the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria.

For clarity, San Juan Bay Pilots do not select, hire, assign, or staff line handlers, nor do they control whether such services are provided directly by a terminal, vessel, or contracted company.

Section 10 – Berth Condition Standards

Berth owners and operators are responsible for ensuring that berths are fit for purpose and capable of safely accommodating the size and type of vessels calling at their facilities.

At a minimum, berth owners and operators shall ensure that fendering systems appropriate to the size, displacement, and hull form of vessels are installed, maintained, and in serviceable condition. Lighting systems shall be adequate to safely illuminate the berth, fender line, mooring points, and working areas during hours of darkness or reduced visibility.

Mooring points, including bollards, bitts, hooks, and dolphins, shall be properly designed, certified where applicable, maintained, and suitable for the loads imposed by vessels calling at the berth. Temporary fenders, including pneumatic fenders, shall be installed, secured, and used strictly in accordance with the manufacturer's specifications and load ratings.

Any deficiency or degradation in berth condition may result in the imposition of additional operational restrictions, including additional tugs, daylight-only operations, environmental limits, or denial of use until the condition is corrected. These requirements reflect long-standing principles of safe port operations and remain consistent with the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria.

Section 11 – Tug Assistance and Standards

General Principles

Tug assistance requirements are established in the interest of navigational safety and are intended to provide a baseline framework rather than to limit professional judgment. The Pilot on board, in coordination with the Master, shall evaluate vessel characteristics, propulsion and steering capability, draft, displacement, wind, current, visibility, traffic density, berth configuration, and prevailing operational conditions when determining tug requirements.

Tug requirements may be increased, reduced, or otherwise modified by the Pilot as conditions warrant in order to maintain adequate safety margins. Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a maneuver when, in the Pilot's judgment, available tug assistance is insufficient for the conditions encountered.

Minimum Tug Requirements (Baseline Guidance)

The following tug requirements represent minimum baseline guidance under normal conditions. Additional tugs or operational restrictions may be required based on vessel characteristics or prevailing conditions.

Single screw vessels exceeding 450 feet in length generally require a minimum of one tug for arrival and departure.

Vessels exceeding 700 feet in length generally require a minimum of two tugs, at least one of which shall be an ASD or tractor tug.

Vessels with a static draft exceeding 10.0 meters (32.8 feet) generally require a minimum of two tugs, at least one of which shall be an ASD or tractor tug.

This baseline guidance applies irrespective of the presence, availability, or use of a vessel's bow thruster.

Unless otherwise specified by vessel-type or terminal-specific requirements, the minimum bollard pull per tug shall be 40 metric tons.

Application and Expansion of Requirements

These baseline requirements may be expanded to include additional tugs, escort-capable tugs, daylight-only operations, environmental limits, or other safety measures as determined by the Pilot. Specific tug configurations, horsepower or bollard pull requirements, and terminal- or vessel-type criteria are addressed in vessel-specific tables and terminal-specific provisions, which may be updated independently as part of this living document.

Tug Operator Duty to Furnish Information about Tugs

In order to ensure safe and efficient navigation and to prevent operational interruptions resulting from incomplete or unknown tug capabilities, all assist tug operators shall provide licensed pilots, upon request and prior to assignment, with accurate and current technical and operational information concerning each tug deployed.

Such information shall include, but not be limited to:

- Certified bollard pull documentation (static and escort, where applicable)
- Classification certificates and notations
- General arrangement drawings
- Escort capability ratings and steering/braking force data, where applicable
- Propulsion configuration and limitations
- Any operational restrictions or performance limitations

Failure to provide such information shall be construed as an operational deficiency affecting safe navigation.

Section 12 – Escort Tug Assignment

General Requirements

Escort tug assignment is a risk-mitigation measure intended to provide steering and braking capability during confined, restricted, or high-consequence transits. Escort tugs assigned to a vessel shall hold a formal "Escort" notation issued by their Classification Society and shall be maintained in accordance with that certification.

Escort tug assignment does not replace other tug assistance requirements unless expressly determined by the Pilot based on vessel characteristics, operating environment, and risk profile.

Escort Tug Configuration and Use

Escort tugs may be employed in a tethered or untethered (free-running) configuration, as determined by the Pilot based on vessel characteristics, escort geometry, prevailing environmental conditions, and operational requirements. When tethered, the escort tug shall normally be positioned astern of the assisted vessel unless an alternative configuration is required for safety.

Escort Tug Capability Requirements for LNG and Special Circumstances

For LNG carriers and other vessels designated as special circumstances, escort tugs shall be capable of operating outside the harbor limits, including in exposed or open-water conditions, as part of the approach to and departure from the Bar Channel.

Escort tugs assigned in these cases shall be capable of maintaining effective escort control at transit speeds of approximately eight (8) to ten (10) knots, including the ability to generate steering and braking forces consistent with their escort certification. Escort capability shall not be evaluated solely on static bollard pull, but shall also account for hydrodynamic performance, escort force generation, winch capacity, towing gear, and tug stability at escort speeds.

Further specific tug requirements for LNG vessels are set forth in Annex B under LNG Vessels.

Bollard Pull and Assignment Criteria

Escort tug bollard pull requirements are determined based on a combination of factors, including vessel length, beam, and displacement; static and dynamic draft; deadweight tonnage; maneuvering and stopping characteristics; environmental conditions and available stopping distance; and required escort speed and operating area.

Where minimum escort tug bollard pull values are specified, they represent baseline guidance and may be increased as conditions warrant.

Pilot Authority and Case-by-Case Assessment

Escort tug requirements shall be evaluated on a case-by-case basis by the Pilot in coordination with the Master. Additional escort tugs, higher bollard pull or performance requirements, daylight-only operations, reduced environmental limits, or other risk controls may be imposed whenever necessary to maintain adequate safety margins.

Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a transit if escort capability is deemed inadequate for the vessel, prevailing conditions, or operational profile.

Section 13 – Vessel Equipment, Visibility, and Propulsion Requirements

General Requirements

All critical navigation, propulsion, and steering equipment shall be fully operational prior to and throughout any transit, berthing, or unberthing evolution. Any equipment malfunction, degradation, or limitation affecting the safe operation of the vessel shall be reported to the Pilot prior to commencing the movement.

Navigation and Bridge Equipment

An AIS pilot plug providing accurate heading information shall be available and operational at the conning position. Radar, gyrocompass, rate-of-turn indicator if fitted, echo sounder, engine and rudder indicators, and internal communications shall be operational and suitable for the intended transit.

Bridge Visibility

Bridge visibility shall comply with the requirements of 33 CFR 164.15, including unobstructed fields of view ahead and to each side of the vessel. Any visibility restriction resulting from cargo, deck equipment, crane booms, structural features, or vessel condition shall be identified and addressed during the Master–Pilot Exchange.

Propulsion and Steering Performance

Propellers shall remain fully immersed throughout the transit to ensure effective propulsion and steering control. Engine maneuvering RPM ranges, including ahead and astern ranges, shall be posted, available on the bridge, and achievable on demand. Steering gear, thrusters if fitted, and propulsion control systems shall be capable of responding promptly to maneuvering commands.

Limitations and Operational Adjustments

Any limitation in equipment, visibility, propulsion, or steering capability may result in the imposition of additional safety measures, including daylight-only operations, assignment of additional Pilot or Pilots, enhanced tug or escort requirements, reduced environmental limits, modified transit plans, or refusal of service.

Final determination of acceptable operating conditions shall be made by the Pilot in coordination with the Master, based on prevailing circumstances and safety considerations.

Section 14 – Groundings and Shoaling

Immediate Assessment and Notification

Any grounding, contact with the bottom, suspected shoaling, or abnormal vessel response, including unexpected vibration, loss of speed, loss of propulsion effectiveness, or steering anomalies, shall be treated as a potential safety event. The vessel shall immediately notify the Pilot, the Master, and Port Control, and the movement shall be evaluated before continuing operations.

Soundings and Surveys

Soundings shall be obtained within twenty-four (24) hours following any grounding, suspected shoaling, or abnormal vessel response that may affect under keel clearance, maneuverability, or channel integrity. Any grounding or abnormal vessel response occurring within a federal navigable channel requires soundings within twenty-four (24) hours.

Where warranted by the nature of the event, location, or prevailing conditions, independent hydrographic surveys may be required to verify available depths and assess channel or berth suitability. If the U.S. Army Corps of Engineers is unable to perform the required soundings in a timely manner, an independent third-party surveyor shall be engaged.

These requirements apply equally to channels, berth approaches, and berthing areas, whether at Puerto Rico Ports Authority facilities or private terminals.

Operational Restrictions and Resumption of Service

Based on Pilot assessment and available depth or survey information, temporary draft restrictions, operational limits, modified transit requirements, or suspension of movements may be imposed. Draft restrictions may be imposed solely on the basis of Pilot assessment pending confirmation of safe conditions.

Restrictions shall remain in effect until adequate survey data or other reliable information confirms that normal operations may safely resume.

Section 15 – Dead Ship Movements

Definition

A dead ship movement is any vessel movement conducted without main propulsion and/or without effective steering, including vessels incapable of responding to helm or engine commands in a timely and reliable manner.

Advance Notice and Planning

A minimum of forty-eight (48) hours ’advance notice is required for any proposed dead ship movement. A pre-transit planning meeting may be required to review tug configuration, tow arrangement, communication procedures, contingency planning, and environmental limits.

Operating Restrictions

Dead ship movements shall be conducted during daylight hours only. A minimum visibility of three (3) nautical miles shall be maintained throughout the movement. Additional restrictions may be imposed based on traffic conditions, weather, or operational complexity.

Pilot Assignment

Dead ship movements involving vessels four hundred (400) feet or greater in length require the assignment of multiple Pilots.

Authority

Dead ship movements are treated as special circumstances and are evaluated on a case-by-case basis by the Pilot or Pilots assigned. Any change in conditions or safety concern may result in additional restrictions, delay, or cancellation of the movement.

Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a dead ship movement when, in the Pilot’s professional judgment, conditions are unsafe or available resources are inadequate.

Section 16 – Navigation Aids

General Requirements

Only official, established, and approved aids to navigation shall be relied upon for vessel navigation within San Juan Harbor. Official aids to navigation are those placed, charted, and maintained by the United States Coast Guard, including privately owned aids that are in the process of transitioning to Coast Guard ownership and approval.

Temporary, private, or unapproved navigation aids shall not be used as a substitute for official aids unless expressly accepted under the provisions below.

Range Lights and Night Navigation

All established range lights required for a given transit shall be fully operational for unrestricted nighttime navigation. Inoperative or unreliable range lights may result in traffic restrictions, daylight-only operations, or other operational limitations as deemed necessary for safety.

Inoperative or Degraded Aids to Navigation

The failure, degradation, displacement, or inoperability of any aid to navigation may result in the imposition of traffic restrictions, draft limitations, daylight-only operations, or suspension of vessel movements. Such measures shall remain in effect until the aid is restored, alternative risk controls are implemented, or safe operating conditions are otherwise confirmed.

Temporary Aids

Temporary lighted buoys or other temporary navigation aids may be accepted on a case-by-case basis, subject to Pilot assessment of reliability, visibility, and overall risk. Acceptance of temporary aids does not eliminate the need for additional operational restrictions where warranted by prevailing conditions.

Section 17 – General Authority, Discretion, and Safety Primacy

General Authority and Professional Judgment

These Safety and Navigation Guidelines are adopted in the interest of safety and navigational risk mitigation. Nothing contained herein obligates a Pilot to move a vessel when, in the Pilot's professional judgment, it would be unsafe to do so. These Guidelines do not limit or supersede the on-scene authority of the Pilot or the Master.

The Pilot and the Master are best positioned to assess prevailing conditions, vessel condition, available resources, and operational constraints in real time. Variances from these Guidelines

may be made when required to avoid immediate danger or to respond to unforeseen circumstances.

All foreign vessels and United States vessels engaged in foreign trade, including dead ships, must employ a duly commissioned San Juan Bay Pilot while underway in compulsory pilotage waters.

Independence from Commercial Pressure

Pilotage is a public safety function and not a commercial service. No Pilot shall be required, directed, influenced, or pressured, directly or indirectly, by vessel owners, charterers, operators, agents, terminal operators, tug companies, or any other commercial interest to conduct a vessel movement in a manner that compromises safety.

Scheduling constraints, financial considerations, contractual arrangements, or commercial preferences shall not override the Pilot's professional judgment. Any attempt to exert commercial pressure on a Pilot to alter, expedite, delay, or otherwise influence a navigational decision may result in additional safety restrictions, refusal of service, or reporting to appropriate authorities.

This principle is consistent with long-standing United States pilotage practice and the safety principles articulated by the American Pilots 'Association, the International Maritime Pilots ' Association, and the International Maritime Organization.

Section 18 – Comprehensive Legal and Regulatory References

The following statutes, regulations, guidance documents, and professional standards are incorporated by reference and provide the legal and regulatory framework supporting these Guidelines:

Puerto Rico Law 226 of 1999 (Pilotage Act)
Puerto Rico Pilotage Regulations 6384
Puerto Rico Port Regulations 7214, including Rules 16, 17, 28, 29, 31, 32, 54, and 55
Puerto Rico Regulation 9524
33 CFR Parts 110 and 164
46 CFR Part 15
United States Coast Guard Marine Safety Information Bulletins 03-02 and 07-16
United States Coast Pilot No. 5
Puerto Rico Pilot Commission letters dated January 28, 2003; June 29, 2005; and October 28, 2005

San Juan Bay Pilots correspondence dated June 24, 2005
PIANC Guidelines for Approach Channels
Puma Energy San Juan Bulk Terminal Navigational Restrictions, Section 4.2
IMO Resolution A.960, Pilot Training and Operational Procedures
American Pilots ʾAssociation Best Practices and Policy Statements

---

Section 19 – Governance, Updates, and Change Control

Governance and Maintenance

This document is maintained by the San Juan Bay Pilots Association Safety Committee. Amendments may be proposed by any duly commissioned San Juan Bay Pilot.

Changes affecting safety, tug requirements, escort requirements, or navigation restrictions may be implemented immediately when required in the interest of safety. Administrative, editorial, or clarifying updates shall be recorded in the Change Log.

All revisions shall retain prior versions to ensure traceability, transparency, and historical reference. This document remains a living document and shall evolve as conditions, regulations, infrastructure, vessel types, and operational practices change.

Section 20 – Change Log

Date: 14 February 2026
Sections Affected: All
Summary of Change: Initial consolidated revision
Approved By: San Juan Bay Pilots Association

Section 21 – Alignment with National and International Pilotage Best Practices

These Safety and Navigation Guidelines align with nationally and internationally recognized pilotage principles, including compulsory pilotage as a safety function, independence of pilot judgment from commercial pressure, the use of multiple pilots for high-risk or restricted operations, the requirement for escort-capable tugs where risk warrants, and the emphasis on Bridge Resource Management.

Primary reference sources include the American Pilots ʾAssociation policy statements and best practices, as well as IMO Resolution A.960.

Applicable References

ASD tugs: Thrust and azimuths

Tug use in Port – A practical guide

Behavior and handling of ships

Annex A – Terminal-Specific Operational Requirements

This Annex consolidates all terminal-specific restrictions and operational requirements applicable within San Juan Bay, including but not limited to requirements for the following facilities:

New Fortress Energy LNG Terminal

- See Annex B, LNG Vessels.

Puma Energy San Juan Bulk Terminal

- Maximum draft 11.58m, maximum length 236m

Pan American Dock

- Two tugs for docking, undocking and shiftings
- Yokohama fenders on all resting points(piles/dolphins) except loading platform
- Two pilots for all maneuvers
- Daylight restricted

Molinos, Nutrimix

- 25’ max draft with 10’ diameter Yokohama fenders properly secured as per manufacturer’s specifications.
- Daylight only
- Two tugs for docking, undocking and shiftings
- Yokohama fenders on all resting points(piles/dolphins) except loading platform
- Two pilots for all maneuvers

Cataño Oil dock East

- Max LOA 534’ at 38’ draft
- Max LOA of 607’ draft fwd less than 9.5m
- Vessel at NFE Berth Max Beam of vessel docking at COD (32.2m) 106’
- Vessel more than 22m beam:
  2 pilots
  Daylight Only
  PPU (Portable Pilot Unit)
  docking and undocking 2 ASD/tractor tugs one of the tugs must be escort rated
- Vessel less than 22m beam
  2 ASD/tractor tugs docking/undocking one of the tugs must be escort rated
  1 pilot

Cataño oil dock West

- No docking/undocking if barge in docked at Army Terminal East

Tender Pier

- Only vessels using the berthing area that does not include the “finger pier” (including mooring). Finger pier is currently in disuse
- The berthing area is 485’
- Mooring lines need to stay inside the 485’ pier

Crowley Berth

- All ships exceeding 700 feet in length require at least 2 tugs, 1 must be an ASD/tractor tug (minimum 40-ton Bollard Pull per tug) for arrival
- All ships exceeding 700 feet in length with a fully operational bow thruster require at least 1 ASD/tractor tug (minimum 40-ton Bollard Pull) for departure

Pier 1

- APPR condemned 11/29/2022

Pier 11, 12, 13, 14

- Condemned COTP6398783

Pier 14 extension

- The vessel and its mooring lines must be secured within the maximum dimensions of berth 14x (415 feet)
- See attached COTP6398783

Navy Frontier

- As per Port Authority not usable

All terminal-specific requirements contained in the main body of this document remain in force and may be relocated to this Annex for clarity and future reference.

Annex B – Vessel-Type Specific Requirements

This Annex consolidates vessel-type specific requirements and guidance applicable to operations in San Juan Bay, including but not limited to:

Tank Vessels

350’ - 750’	2 ASD/tractor tugs one must be escort rated
751’ +	2 ASD/tractor escort rated

Car Carriers and Ro-Ro Vessels

Vessel Type	Length	Thruster	Docking	Undocking	Total tugs HP
Car Carriers (**MSIB 12-01**)	Less than 450’	none	2	2	3,600 hp
	Less than 450’	Bow or stern	1	1	1,800 hp
	450’-650’	none	2	2	6,000 hp
	450’-650’	Bow or stern	2	2**	6,000 hp
	650’ +	none	3*	2	7,800 hp
	650’ +	Bow or stern	2	2	6,000 hp
*If car carrier design prohibits the use of 3 tugs, 2 tugs of combine HP of 7,800 are required					
**If the Master and Pilot agree during docking that, due to thruster capabilities and any other condition, it is safe to undock with 1 tug. Minimum HP is 3,000 hp					

LNG Vessels

These LNG-specific guidelines have been developed by the San Juan Bay Pilots Association based on almost two years of simulations at the Seamen's Church Institute, actual runs of LNG vessels in the San Juan Bay, the Letter of Recommendation ("LOR") of January 12, 2026 issued by the United States Coast Guard ("USCG"), the collective professional knowledge, operational experience, and judgment of its pilots, in furtherance of their duty to safeguard life, property, and the marine environment within the estuary of San Juan Bay. They reflect the unique and elevated risks associated with LNG vessel operations in a densely populated harbor characterized by narrow and constrained channels, significant hydrodynamic forces, prevailing wind effects, known and potential hazards, and seasonally adverse environmental conditions, including winter northerly swells and hurricane-season weather systems. Notwithstanding the continued exercise of pilot professional judgment and discretion on a case-by-case basis, the measures set forth in this section constitute the minimum operational standards agreed upon by the San Juan Bay Pilots Association in the interest of public safety, protection of life and property, and safeguarding the marine environment.

The objective of these guidelines is to ensure a prudent margin of safety for LNG transits and related operations by incorporating adequate reserve power, redundancy, and operational safeguards to address both foreseeable and unforeseen scenarios, while preserving the safety of all harbor users and the surrounding communities. These guidelines are based on validated maneuvering studies and operational concepts developed and agreed upon during full-mission simulation exercises conducted at Seamen's Church Institute in Houston, which involved the participation of all San Juan Bay Pilots, independent technical consultants, terminal operator personnel, tugboat companies, and vessel representatives, and which in turn were considered by the United States Coast Guard in issuing its *Letter of Recommendation* dated January 12, 2026 which documents prior operations and modifies existing directives. These guidelines are intended to address and supplement the resulting operational gaps in order to maintain the level of safety entrusted to the pilots within San Juan Bay.

<u>Vessels Docking at the New Fortress Terminal</u>

Pending receipt and review of current terminal certifications, including but not limited to maximum vessel dimensions, fendering systems fit for purpose, securing points fit for purpose, applicable environmental operating limits, and verified depths to the fender line, LNG vessel operations shall be conducted conservatively and in accordance with the requirements set forth in this section.

Terminal Areas

No pier-side obstructions shall impede the safe and efficient running of mooring lines during berthing or unberthing operations, including spring lines. The timely and proper securing of the vessel is essential to the safety of the operation.

Pilots

A minimum of two pilots shall be assigned under normal operating conditions. An additional pilot may be required when, in the judgment of the pilots, operational or environmental conditions present elevated risk, including but not limited to dead-ship tows, restricted maneuverability, propulsion or steering deficiencies, or other circumstances that materially affect the safe conduct of the maneuver.

Environmental Conditions

LNG vessel movements shall be conducted only in daytime, when sustained winds do not exceed 10 knots, with gusts not exceeding 15 knots, and when visibility is not less than 3 nautical miles. Wind measurements shall be obtained from the vessel and anemometers station around the harbor, as localized wind data for the southwest sector of the harbor remains under evaluation. Maximum allowable wave height and swell conditions shall be limited to those within the certified operational capabilities of the assigned tugboats and any applicable operating restrictions imposed by the tug operator or vessel, as determined in coordination with the pilots.

Transit and Maneuvering – Required Tugboats

For berthing, unberthing, and harbor transit operations, a minimum of four azimuthing-drive reverse tractor or true tractor tugboats shall be employed, each capable of delivering not less than 80 metric tons of bollard pull. All tugboats shall be escort-rated for operations at speeds up to 10 knots and capable of operating in tethered escort configuration outside the harbor limits. It is recommended that the tugboats be sister vessels; however, where non-sister vessels are utilized, all tugboats shall possess substantially similar performance characteristics, maneuvering capabilities, propulsion configurations, and control responsiveness, and shall be capable of safely assuming any assigned position in the escort, berthing, or unberthing arrangement in order to ensure the required level of redundancy and operational resilience.

Navigational Aids

All navigational aids, including range lights, shall be operational and unobstructed. Installation of an outbound range light for the Army Terminal Channel remains pending and shall be completed within a reasonable timeframe. Pilot Portable Units shall be employed for all LNG vessel operations and shall be provided by the San Juan Bay Pilots. The most current NOAA-issued nautical charts shall be used.

Training and Tug Commands

Each pilot and tug operator shall be trained in the maneuvering plans and procedures developed specifically for LNG vessel transits, berthing, and unberthing evolutions. A standardized and simplified system of tug commands has been established, rehearsed, and shall be consistently employed for all such operations to ensure clear communication, uniform execution, and safe coordination among all participating units.

Stand-by tugs

While an LNG VESSEL IS AT THE NFE BERTH, 2 ASD escort-rated tugs shall remain on standby: one to safely guard the LNG Vessel and the other two follow the transiting vessel. No vessel may transit through the Army terminal turning basin while an LNG vessel is at the NFE berth if the required stand-by tugs are not in place.

Annex C – Tug and Escort Tables

This Annex contains detailed tug and escort reference material, including minimum tug horsepower and bollard pull tables, escort tug assignment matrices, and definitions applicable to ASD and tractor tugs.

Escort tug - Bollard Pull Rating is measured in metric tons (MT) and is the minimum for that vessel parameter. Every assigned tug must have a formal “Escort” notation issued from its Classification Society and be tethered on the stern. Additional escort requirements may be imposed on any ship on a case-by-case basis.

Annex D – Infrastructure and Navigational Constraints

This Annex documents known infrastructure and navigational constraints within San Juan Bay, including channel dimensions and draft limits, beam restrictions, condemned or restricted berths, and navigational aid dependencies.

Anchorage

Anchorage E	34 (10.4)	Vessels shall remain within anchorage limits. If a vessel cannot maintain position inside the anchorage, a standby tug must be used. Max allowed time 24 hours

Anchorage F	25 (7.6)	250’ (76m) max size (Special Anchorage See 33 CFR 110.1,110.74c,and 110.240)

Commission letter June 29,2005; San Juan Bay Pilots letter June 24, 2005; MSIB 03-02; 33 CFR 110.74c, 110.240

Annex E – Duties of Additional Pilots

This applies only when a Vessel transiting San Juan Harbor requires the services of two or more Pilots. The additional Pilot(s) will assist in gaining, maintaining and assessing situational awareness, problem solving, and decision making throughout the transit. This will enable the conning Pilot to not become overloaded such that situational awareness can be always maintained allowing the conning Pilot to concentrate on the conduct of the Vessel in the waterway.

Only one Pilot will be conning a Vessel at any given time. It will be communicated to the Bridge Team during the Master Pilot Exchange which Pilot will be conning, and which Pilot(s) will be assisting. It will be subsequently communicated to the Bridge Team when the conning Pilot and the additional Pilot(s) exchange duties. The additional Pilot(s) will be engaged throughout the transit and may assist any time needed as outlined below:

Boarding / Communications with crew:

- Assist during Master-Pilot Exchange.
- Evaluation of Vessel’s navigation equipment.
- Review of Under Keel Clearance (UKC) issues.
- Arrange traffic situations.

Transit of waterway:

- The additional Pilot(s) may be stationed at different locations on the Vessel to aid with any visibility/deck obstruction issues.
- Assess any hazards to the safe navigation of the Vessel.
- Monitor position of Vessel in the channel.

Docking / Undocking:

- Assist during docking, undocking, close quarter situations, and turning.
- Positioning of Vessel at berth / liaising with dock personnel.
- Coordinate with line handlers.

Accident Avoidance and Response:

- Replace conning Pilot in case of incapacitation.
- Handle communications with authorities.
- Coordinate damage control and spill mitigation.
- Coordinate tug assist.

Revision Date: 14 February2026
Status: Living Document

COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE PUERTO RICO, INC., Peticionaria V. SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION Y OTROS Promovida	CASO NÚM. CPPR 2026-002 SOBRE: QUERELLA

INFORME DE LA OFICIAL EXAMINADORA

A LA HONORABLE COMISIÓN:

Comparece muy respetuosamente la Lic. Sonia Santana Sepúlveda, Oficial Examinadora designada en el asunto de epígrafe.[1] A continuación sometemos nuestro informe.

I. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

El 30 de abril de 2026 la Comisión de Practicaje de Puerto Rico (en adelante "la Comisión" recibió "Solicitud de Orden de Cese y Desista al Amparo de la Regla 11 del Reglamento Núm. 6643 (En la Alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10)"

[1] La suscribiente es abogada autorizada a ejercer la práctica en Puerto Rico y laboró como Juez del Tribunal de Primera Instancia de manera ininterrumpida desde el 1ro de julio de 1991 hasta el 31 de agosto de 2018; ha sido Comisionada de la Comisión Investigativa y de Procesamiento Apelativo (CIPA) por los últimos siete (7) años y evaluadora independiente de varias empresas.

presentada por la Asociación de Navieros de Puerto Rico, Inc., (en adelante "la Asociación de Navieros" o "la querellante") contra San Juan Bay Pilots, Inc., (en adelante "San Juan Bay Pilots", "SJBP" o "la querellada").[2] **(Véase Anejo 1.)**

Se alegó, en resumen, que el 14 de febrero de 2026 la querellada adoptó y publicó unilateralmente, ciertas guías de aplicación general (*Safety and Navigation Guidelines*) sin seguir el proceso de reglamentación exigido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 LPRA sec. 9601 y ss., y sin intervención alguna de la Comisión de Practicaje. A tenor de lo anterior, solicitó de la Comisión una orden de cese y desista, sin vista, al amparo de la mencionada Regla 11 del Reglamento 6643 o, en la alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10.

El 4 de mayo de 2026 la Comisión, conforme dispone la ley y su reglamento, notificó a San Juan Bay Pilots de la querella presentada e informó a las partes que se celebraría una reunión extraordinaria a la brevedad posible y se notificarían sus determinaciones según las disposiciones del Reglamento 6643. **(Véase Anejo 2.)**

Una vez corregido un error de forma en la querella presentada, el 15 de mayo de 2026 la Comisión notificó nuevamente a la parte querellada la reclamación radicada en su contra e informó que se celebraría una reunión extraordinaria a la brevedad posible e igualmente, se notificaría a las partes sus determinaciones, según las disposiciones del Reglamento antes citado. **(Véase Anejo 3.)**

---

[2] Conjuntamente con su solicitud, la Asociación de Navieros incluyó como anejo A una demanda de sentencia declaratoria presentada ese día ante el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, en el caso Asociación de Navieros de Puerto Rico, Inc. v. San Juan Bay Pilots Association Corp., Civil Núm. SJ2026CV03408.

El 8 de junio de 2026 San Juan Bay Pilots presentó ante la Comisión Moción de Desestimación o en la Alternativa Contestación a Solicitud de Cese y Desista. **(Véase Anejo (4).**

Atendidas varias incidencias procesales que resulta innecesario pormenorizar, el 23 de junio de 2026 la Lcda. Jessica Ñeco Morales, Presidenta de la Comisión, emitió Resolución y Orden cuyo contenido incluye, entre otros asuntos, lo siguiente: (1) que el 26 de mayo de 2026 la Comisión celebró una Reunión Extraordinaria para atender la solicitud de la peticionaria al amparo de la Regla 11 del Reglamento de Procedimientos Adjudicativos; (2) que el 18 de junio de 2026 la Comisión notificó a las partes una Resolución y Orden Provisional de cese y desista en cuanto a la aplicación de las *Safety and Navigation Guidelines* por los querellados, así como una Notificación de Vista Administrativa pautada para el 25 de junio de 2026; y (3) que el 22 de junio de 2026 los Comisionados, por votación vía correo electrónico, aprobaron resolución designando a la infrascrita como Oficial Examinadora en el asunto de epígrafe. **(Véase Anejo 5.)**

Así las cosas, se celebró la vista el 25 de junio de 2026 ante la Oficial Examinadora que suscribe el presente informe. A la misma compareció la parte peticionaria representada por el Lcdo. Alberto J. Castañer Padró. Por la parte querellada comparecieron los Lcdos. Luis Pavía Vidal, Miguel A. Nazario Briceiño, Jr., y Giancarlo Font. Por la Comisión, y por orden de la Oficial Examinadora, compareció el Lic. Rafael Toro Arzuaga.

Las partes argumentaron *in extenso* sus teorías sobre el alcance, el propósito y la aplicación de la Regla 11 del Reglamento 6643 de la Comisión a la situación en el asunto

de epígrafe, así como sobre el propósito de la vista posterior requerida tras la emisión de una orden provisional de cese y desista sin vista previa.

A esos efectos, la representación legal de la querellada planteó que conforme la Regla 11 el propósito de la vista era determinar si la Orden Provisional de Cese y Desista emitida por la Comisión, sin la celebración de una vista previa, debía mantenerse, modificarse, hacerse permanente o dejarse sin efecto. Expuso, además, que la solicitud de la querellante no cumple con los requisitos de la Regla 11, ya que no existe alegación ni prueba de grave daño inmediato a embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad particular ni de peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico.

En adición, la querellada se expresó sobre la improcedencia del remedio interdictal administrativo solicitado por la querellante y concedido por la Comisión, ya que el único daño reclamado por la parte querellante era de naturaleza económica, razón por la cual no procedía la emisión de la orden de cese y desista. Planteó, además, argumentos de derecho que, a su juicio, impedían la intervención de la Comisión, entre ellos, la falta de legitimación activa, la falta de jurisdicción, la ausencia de partes indispensables, el "*forum shopping*" de la querellante y la insuficiencia de la Resolución.

Por su parte, el representante legal de la querellante sostuvo que la Orden Provisional de Cese y Desista sin vista previa sobre la aplicación de los *Safety and Navigation Guidelines* emitida por la Comisión fue correcta y que el propósito de la vista posterior era dilucidar la alegada ilegalidad de los referidos *Safety and Navigation Guidelines* publicados por la querellada el 14 de febrero de 2026, los que alega

constituyen reglamentación o enmienda reglamentaria encubierta, adoptada sin cumplir con la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, y que tiene efectos económicos adversos sobre sus miembros y/o sobre las personas o entidades que estos representan.

Considerados los argumentos de las partes y evaluados los escritos presentados, formulamos las siguientes:

II. DETERMINACIONES DE HECHOS

1. La Comisión de Practicaje de Puerto Rico fue creada en virtud de la Ley 226 de 12 de agosto de 1999para autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones sobre el practicaje en Puerto Rico.[3] La referida ley concede a la Comisión la autoridad y el presupuesto para establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito y para adquirir y financiar todo tipo de embarcación, equipo o materiales necesarios para llevar a cabo su función.
2. La Asociación de Navieros de Puerto Rico es una corporación sin fines de lucro organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que reúne a agentes navieros y operadores de embarcaciones que prestan servicios en el Puerto de San Juan y otros puertos de Puerto Rico. Sus miembros son operadores y agentes de embarcaciones sujetas al practicaje compulsorio conforme la Ley Núm. 226 de 12 de agosto de 1999, conocida como la Ley de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico, 23 LPRA secs. 361 y ss., (en adelante, "Ley Núm. 226"), y al Reglamento Núm. 7214 de la Comisión de Practicaje de

[3] 23 LPRA sec. 361 y ss.

Puerto Rico, conocido como las Reglas de Tránsito en los Puertos de Puerto Rico de 2006 (en adelante, "Reglamento 7214").

3. La San Juan Bay Pilots Corporation es una corporación organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, compuesta por los prácticos comisionados para la Bahía de San Juan conforme a la Ley Núm. 226, antes citada.

4. El 14 de febrero de 2026 la San Juan Bay Pilots Association adoptó ciertos *Safety and Navigation Guidelines*, los cuales, conforme las alegaciones de la parte querellada, constituyen criterios de seguridad, recomendaciones operacionales y mejores prácticas desarrolladas por prácticos licenciados sobre las cuales nunca se ha reclamado autoridad reglamentaria.[4]

5. El 30 de abril de 2026 la Asociación de Navieros de Puerto Rico presentó Demanda de Sentencia Declaratoria ante el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, en el caso Asociación de Navieros de Puerto Rico v. San Juan Bay Pilots Corporation, Civil Núm. SJ 2026CV03408. Allí solicita que se declare nulos, sin efecto legal y *ultra vires* las Safety and Navigation Guidelines aprobadas y publicadas por San Juan Bay Pilots Association el 14 de febrero de 2026. Se adujo que dichas guías constituyen una reglamentación o enmienda reglamentaria encubierta que no fue adoptada conforme al procedimiento formal de reglamentación requerido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme. **(Véase Exhibit 1 anterior.)**

---

[4]Véase Moción de desestimación o en la Alternativa Contestación a Solicitud de Cese y Desista presentada por la parte querellada fechada 8 de junio de 2026.

6. Además, ese día 30 de abril de 2026 la peticionaria presentó ante la Comisión de Practicaje de Puerto Rico "Solicitud de Orden de Cese y Desista al Amparo de la Regla 11 del Reglamento Núm. 6643 (En la Alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10)" contra San Juan Bay Pilots, Inc., por razón de la implementación de las *Safety and Navigation Guidelines* . **(Véase Anejo 1 anterior.)**

7. Se alegó ante la Comisión por la peticionaria que el 14 de febrero de 2026 la querellada adoptó y publicó unilateralmente, ciertas guías de aplicación general sin seguir el proceso de reglamentación exigido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 LPRA sec. 9601 y ss., y sin intervención alguna de la Comisión. Basada en lo anterior, solicitó como remedio que la Comisión emitiera una orden provisional de cese y desista, sin celebración de vista previa, contra San Juan Bay Pilots, sus prácticos, funcionarios, agentes y representantes hasta tanto se dilucidasen los asuntos ante el Tribunal de Primera Instancia. **(Véase Anejo anterior.)**

8. El 13 de mayo de 2026, mediante videoconferencia, se llevó a cabo una Reunión Extraordinaria de la Comisión en relación a la querella presentada por la Asociación de Navieros. En la referida reunión participaron la Lcda. Jessica Ñeco Morales, Presidenta de la Comisión; el Vicepresidente Capt. Carlos Ramos en representación de San Juan Bay Pilots; el Capt. Javier Figueroa, en representación de la Asociación de Navieros; el Sr. Hiram Medina como Comisionado; la Lcda. Taileen Negrón, como representante del interés público

y el Sr. Eduardo Morales, igualmente representante del interés público. También estuvo presente la Sra. Diana Rivera, empleada de la Comisión.

9. Surge de la Minuta sobre la vista de 13 de mayo de 2026 que el propósito de la reunión mencionada en la determinación de hechos anterior fue discutir la querella de la Asociación de Navieros contra San Juan Bay Pilots. Sin embargo, se concluyó por los presentes no evaluar la misma hasta tanto se presentara la misma utilizando el formulario oficial de querella de la Comisión. **(Véase Anejo 6.)**

10. Atendido el incidente de forma sobre la presentación de querella, el 26 de mayo de 2026 se celebró otra reunión extraordinaria en relación al asunto ante la consideración de la Comisión a la cual comparecieron la Lcda. Jessica Ñeco Morales; el Capt. Carlos Ramos; el Capt. Javier Figueroa; el Sr. Hiram Medina; la Lcda Taileen Negrón, el Sr. Eduardo Morales y la Sra. Diana Rivera.

11. En la reunión extraordinaria mencionada en la determinación de hechos anterior los miembros de la Comisión discutieron los pormenores de la adopción de las Guías y realizaron votación en la cual se decidió por mayoría que las Guías constituían normas de aplicación general que no fueron adoptadas conforme a los procedimientos de reglamentación establecidos por la Ley. En consecuencia, se emitió una orden provisional de cese y desista dirigida a San Juan Bay, con carácter inmediato de implementar, exigir, aplicar o hacer cumplir las referidas guías hasta tanto se llevase a cabo una vista administrativa. **(Véase Anejo 7.)**

12. Mediante escrito fechado el 8 de junio de 2026 la parte querellada se opuso ante la Comisión a la solicitud de cese y desista de la parte querellante.[5] **(Véase Anejo 4 anterior.)**

13. Conforme lo anterior, el 18 de junio de 2026, la Comisión, por medio de su Presidenta, la Lcda. Jessica Ñeco Morales, emitió Resolución y Orden en la cual concluye lo siguiente:

> "permitir la continua implantación de unas normas de aplicación general cuya adopción no cumplió con los requisitos mínimos de reglamentación establecidos por ley constituye causa suficiente para la emisión de una orden provisional de cese y desista mientras se celebra la vista administrativa contemplada en la Regla 11 del Reglamento 6643. En consecuencia, se ordena la [sic] SJBP así como a sus oficiales, directores, prácticos, empleados, agentes y representantes, cesar y desistir inmediatamente de implantar, exigir, aplicar o hacer cumplir las Safety and Navigation Guidelines de 14 de febrero de 2026, como condición para la prestación de servicios de practicaje o para el movimiento, tránsito o desatraque de embarcaciones en la Bahía de San Juan. Asimismo, la SJBP se abstendrá de rehusar, imitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías." **(Véase Anejo 8.)**

14. La Resolución y Orden de cese y desista fue notificada a las partes por la Comisión el 18 de junio de 2026 y se señaló la vista provista por la Regla 11 para el 25 de junio de 2026 ante la Oficial Examinadora a fin de determinar si procedía mantener, modificar, hacer permanente o dejar sin efecto la Orden Provisional emitida. **(Véase Anejo 5 anterior.)**

---

[5] Surge de los documentos examinados que San Juan Bay Pilots acudió al Tribunal de Apelaciones para recurrir de la Orden Provisional de Cese y Desista emitida por la Comisión, así como el hecho de que su petición fue desestimada por prematura bajo el fundamento de que no existía una resolución final de la Comisión.

15. La parte querellante no presentó prueba ante esta Oficial Examinadora sobre el hecho de que la utilización de las guías, fuese una situación extraordinaria en que se estuviese causando o se pudiese causar un **grave daño inmediato** a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o que existiese **un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico que requiriera acción inmediata**. Por el contrario, las alegaciones y prueba ofrecida por dicha parte fue en el sentido de que se trata de un daño económico ya que se alega que la implementación de las guías encarecen los costos del transporte marítimo en la bahía de San Juan.[6]

III. DERECHO APLICABLE

i.

La Comisión de Practicaje de Puerto Rico fue creada en virtud de la Ley 226 de 12 de agosto de 1999[7] para autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones sobre el practicaje en Puerto Rico. La referida ley concede a la Comisión la autoridad y el presupuesto para establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito y para adquirir y financiar todo tipo de embarcación, equipo o materiales necesario para llevar a cabo su función.

La Comisión adoptará y promulgará un reglamento de tránsito marítimo y establecerá los límites donde los prácticos deben abordar o desembarcar de las

---

[6] Sobre ese particular, la representación legal de la querellada manifestó que dos de los tres testigos anunciados (Sr. Arturo Ginés y Sr. Hernán Ayala) no son dueños ni operadores de barcos, si no agentes de entidades que no son miembros de la Asociación de Navieros.

[7] 23 LPRA sec.361b.

embarcaciones. La Comisión fijará tarifas de pilotaje y poseerá y ejercerá los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla. Tendrá la capacidad para actuar de forma autónoma, así como la facultad para demandar y ser demandada.

ii.

El Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico (Reglamento Núm. 6643 adoptado el 25 de marzo de 2003) establece el marco legal para resolver querellas de forma justa y rápida. Dicho reglamento rige las investigaciones, los procesos administrativos y las querellas presentadas ante la Comisión.

En conformidad, la Regla 10 del referido reglamento dispone lo siguiente:

> Regla 10.1 Si la Comisión determina que es necesario celebrar una vista adjudicativa, notificará por escrito, con excepción de lo dispuesto en la Regla 8 .3, a todas las partes o sus representantes autorizados e interventores la fecha, hora y lugar en que se celebrará la vista adjudicativa con no menos de quince (15) días de anticipación a la fecha de la vista. Cuando sea necesario acortar dicho término por causa debidamente justificada, la misma se consignará en la notificación.
>
> 10.2 Se le advertirá a las partes que a cualquier vista que señale la Comisión podrán comparecer con abogado si así lo desea, intérpretes, transcriptor de récord y deberán comparecer todas las personas citadas bajo el apercibimiento de la imposición de sanciones en caso de incomparecencias injustificadas a tenor con la Regle, 24 de este Reglamento.
>
> 10.3 Previa notificación y vista la Comisión podrá emitir órdenes de cesar y desistir, y prescribir los términos y condiciones correctivas que por la evidencia a su disposición y a tenor con el derecho aplicable determine que son en beneficio de la parte perjudicada.

La Regla 11, por su parte, provee un procedimiento de acción inmediata, permitiendo que la Comisión emita una resolución u orden provisional de cesar y desistir

sin la celebración de vista en **situaciones extraordinarias en que "se cause o pueda causar un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o cuando exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico, y que requiera acción inmediata de la Comisión**..." (Énfasis nuestro.)

Así la Regla 11.1 dispone en su parte pertinente, lo siguiente:

> No obstante lo dispuesto en estas Reglas, la Comisión podrá emitir una resolución o una orden provisional de cesar y desistir sin la celebración de vista, en una situación en que se cause o pueda causar un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o cuando exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico, y que requiera acción inmediata de parte de la Comisión a tenor con el Articulo 3 (b), de la Ley 226 del 12 de agosto de 1999. Dentro de los 10 días posteriores a la emisión de dicha resolución u orden provisional, la Comisión celebrará una vista administrativa en la que resolverá si dicha orden provisional se hace permanente o se revoca.
>
> 11.2 Dicha orden o resolución será efectiva al momento de ser emitida y notificada. Se notificará inmediatamente a la persona que corresponda en su lugar de hacer negocios o por correo certificado con acuse de recibo a las partes afectadas a la última dirección conocida, y permanecerá en vigor hasta que la Comisión o un Tribunal de Justicia la deje sin efecto. En casos de emergencias, la Comisión podrá notificar la resolución y las órdenes de cesar y desistir vía exposición por radio, prensa, televisión, tele-copiador o correo electrónico y posteriormente notificarlas personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.
>
> 11 .3 La orden o resolución contendrá una declaración de las determinaciones de hechos, conclusiones de derecho y las razones de política pública que justifican la misma. Las determinaciones de hechos tendrán que estar sustentadas por el expediente."

iii.

Mediante la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme[8] se declara como política pública del Gobierno de Puerto Rico el alentar la solución informal de las controversias administrativas de manera que resulte innecesaria la solución formal de los asuntos sometidos ante la agencia.

Así, dispone que las agencias establecerán las reglas y procedimientos que permitan la solución informal de los asuntos sometidos ante su consideración sin menoscabar los derechos garantizados por dicha Ley. Con ello se pretende alentar, pero no requiere u obliga a una parte a someter y resolver una controversia a través de medios informales. Se establece, además, que las disposiciones de dicha Ley se interpretarán liberalmente, de forma tal que garanticen que los procedimientos administrativos se efectúen en forma rápida, justa y económica y que aseguren una solución equitativa en los casos bajo la consideración de la agencia.

La referida ley dispone en su parte pertinente sobre el Procedimiento Adjudicativo de Acción Inmediata lo siguiente:[9]

> (a) **Una agencia podrá usar procedimientos adjudicativos de emergencia en una situación en que exista un peligro inminente para la salud, seguridad y bienestar público o que requiera acción inmediata de la agencia**. (Énfasis nuestro.)

---

[8] 3 LPRA sec. 9601 y ss,

[9] Véase sección 3.17, 3 LPRA sec 9657.

(b) La agencia podrá tomar solamente aquella acción que sea necesaria dentro de las circunstancias descritas en el inciso (a) precedente y que justifique el uso de una adjudicación inmediata.

(c) La agencia emitirá una orden o resolución que incluya una concisa declaración de las determinaciones de hecho, conclusiones de derecho y las razones de política pública que justifican la decisión de la agencia de tomar acción específica.

(d) La agencia deberá dar aquella notificación que considere más conveniente, a las personas que sean requeridas a cumplir con la orden o resolución. La orden o resolución será efectiva al emitirse.

(e) Después de emitida una orden o resolución de conformidad a esta Sección la agencia deberá proceder prontamente a completar cualquier procedimiento que hubiese sido requerido, si no existiera un peligro inminente.

iv.

El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha interpretado restrictivamente los mecanismos administrativos de acción inmediata. Así, en En HIMA San Pablo v. Departamento de la Salud, 181 D.P.R. 72, 85 (2011) el Tribunal Supremo explicó que el procedimiento sumario es una excepción que permite a las agencias desviarse del procedimiento ordinario. Sin embargo, teniendo en cuenta que el procedimiento ordinario es el garante de las exigencias constitucionales del debido proceso de ley, las circunstancias en las que se invoque esa excepción deben evaluarse cuidadosamente para asegurarnos que verdaderamente se trata de una situación de emergencia o peligro inminente para la salud, seguridad y el bienestar público. San Gerónimo Caribe Project v.

ARPe, 174 D.P.R. 640, 665 (2008), según citado en HIMA San Pablo v. Departamento de la Salud, *supra*."

IV. CONCLUSIÓN Y/O RECOMENDACIÓN

En primer orden, concurrimos con la Comisión en el sentido de que la Resolución de Cese y Desista emitida por ésta no constituye una adjudicación final sobre la validez o nulidad de las Guias ni sobre los méritos de la controversia judicial pendiente.

En consecuencia, el objeto de la vista celebrada el 25 de junio de 2026 fue evaluar si la determinación de orden de cese y desista de la Comisión debía continuar y no adjudicar en sus méritos finales, la validez, nulidad, legalidad o carácter *ultra vires* de los Safety and Navigation Guidelines, como sugiere la parte querellante.

Valga mencionar que la solicitud de la querellante fue presentada al amparo de la Regla 11, y solo en la alternativa se solicitó que, de entender la Comisión que la situación no satisfacía el umbral de acción inmediata, se tramitara el asunto conforme a la Regla 10. Sin embargo, la Comisión optó por el trámite extraordinario, razón por la cual emitió la Orden Provisional de cese y desista bajo la Regla 11, objeto de esta controversia, y notificó vista para que se determinase si la referida orden debía mantenerse, modificarse, hacerse permanente o dejarse sin efecto.[10]

Conforme lo anterior, determinamos que procede se deje sin efecto la orden de cese y desista emitida por la Comisión a la San Juan Bay Pilots el 18 de junio de 2026

[10] No debemos perder de vista que las guías, según la prueba presentada, fueron adoptadas el 14 de febrero de 2026 y no es hasta el 30 de abril de 2026 que se solicita de la Comisión un remedio extraordinario inmediato.

hasta que se celebre la vista conforme la Regla 10 del Reglamento de la Comisión o se resuelva el pleito pendiente en el Tribunal.

Respetuosamente sometido, hoy 6 de julio de 2026.

LIC. SONIA SANTANA SEPÚLVEDA

Se ha notificado con copia de este informe vía correo electrónico a la Comisión de Practicaje de Puerto Rico, compracticaje@prtc.net; Lic. Alberto J. Castañer Padró, alberto@castanerlaw.com; Lic. Giancarlo Font, gfont@drcprlaw.com; Lic. Rfael Toro Arzuaga, rafatoro-arzuaga.com; Lic. Miguel A. Nazario, Jr. man@nblawpr.com; Lic. Luis Ravía Vidal, man@nblawpr.com Capt. Ray K. Díaz, kdpilot1@gmail.com; Capt. Patrick López, lofish71@yahoo.com; Capt. Carlos Gutiérrez, carlos.gutierrez@gmail.com; Capt. Richard Flynn, rfcmarine@yahoo.com; Capt. Daniel Montes, capitanmontes@yahoo.com; Capt. Jake Elmstrom, rinconjake@hotmail.com; Capt. Tomas Busto, tbusto@sanjuanbaypilots.com; Capt. Carlos Ramos, cramos@sanjuanbaypilots.com.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
LA FORTALEZA
SAN JUAN, PUERTO RICO

Boletín Administrativo Núm.: OE-2025-016

ORDEN EJECUTIVA DE LA GOBERNADORA DE PUERTO RICO, HON. JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN, PARA MODIFICAR Y AMPLIAR EL ESTADO DE EMERGENCIA ENERGÉTICA DE PUERTO RICO, ALINEAR LAS PRIORIDADES CON LA DECLARACIÓN DE EMERGENCIA ENERGÉTICA NACIONAL Y AUTORIZAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REALIZAR TRABAJOS DE REPARACIÓN SOBRE EL SISTEMA Y PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD DE GENERACIÓN

POR CUANTO: El Gobierno de Puerto Rico tiene el deber constitucional de salvaguardar el orden público, así como de proteger la vida, la seguridad y los bienes de todos sus ciudadanos.

POR CUANTO: La energía eléctrica es un servicio esencial e indispensable para garantizar la seguridad ciudadana, la operación de actividades comerciales e industriales, y el funcionamiento de infraestructura crítica como sistemas de agua, telecomunicaciones y otros servicios básicos.

POR CUANTO: Durante las últimas décadas, el sistema eléctrico de Puerto Rico ha sufrido un marcado deterioro y abandono, producto de la escasez de recursos necesarios para su mantenimiento adecuado y la ejecución de reparaciones esenciales.

POR CUANTO: En el año 2017, Puerto Rico fue devastado por el Huracán María, catalogado como el cuarto desastre natural más grande en la historia de los Estados Unidos de América. Este evento destruyó la red eléctrica de la Isla, y tomó más de un año restablecer de forma temporera su infraestructura. Posteriormente, en el año 2020, una serie de terremotos afectó gravemente la infraestructura de generación ubicada en el sur de Puerto Rico. Lamentablemente, en el año 2022, el Huracán Fiona volvió a impactar la Isla, agravando aún más la ya frágil y vulnerable red eléctrica.

POR CUANTO: La mayor parte de la infraestructura eléctrica de Puerto Rico fue diseñada en la década del 1960, con una vida útil proyectada de entre veinte (20) a veinticinco (25) años. Por consiguiente, además de los daños sufridos por eventos naturales de gran magnitud, el sistema ha sobrepasado su vida útil en más de tres décadas. Estas condiciones han dado lugar a que, pese a la inversión de millones de dólares en reparaciones y soluciones temporeras, las unidades de generación continúen presentando fallas frecuentes y salidas forzadas, lo que evidencia su estado crítico.

POR CUANTO: Actualmente se están realizando trabajos de reparaciones y mantenimiento sobre múltiples unidades de generación en las distintas plantas de la Isla. A pesar de esto, las unidades en operación han continuado experimentando desperfectos que han mermado sustancialmente la generación eléctrica en Puerto Rico.

POR CUANTO: Conforme a los estándares y mejores prácticas de la industria energética, Puerto Rico debe contar con una capacidad instalada de generación de al menos cuatro mil quinientos megavatios (5,500 MW) para atender adecuadamente la demanda continua y los picos de consumo.

POR CUANTO: Aunque se han comenzado a instalar fuentes de energía renovable en Puerto Rico, al presente apenas se ha alcanzado un dos por ciento (2%) de generación eléctrica despachable proveniente de estas fuentes. Asimismo, los sistemas solares residenciales ofrecen alivio parcial durante el día, pero carecen de capacidad de generación durante las horas pico de consumo —entre las seis de

la tarde (6:00 p.m.) y las once de la noche (11:00 p.m.)— debido a la falta de luz solar.

POR CUANTO: El 31 de diciembre de 2024, una serie de eventos afectaron unidades de generación operadas por Genera PR, AES y EcoEléctrica, provocando una pérdida considerable en la capacidad de generación del sistema eléctrico. A esto se sumó una avería mayor ocurrida el 14 de febrero de 2024 en la Unidad 1 de la Central Aguirre, que redujo en doscientos ochenta megavatios (280 MW) la generación base. A la fecha, la Unidad 5 de la Central Costa Sur ha presentado desperfectos que ponen en entredicho su estabilidad y confiabilidad, representando una potencial pérdida adicional de trescientos megavatios (300 MW).

POR CUANTO: La capacidad total de generación —incluyendo activos de la Autoridad de Energía Eléctrica, fuentes renovables y operadores privados— apenas alcanza los tres mil megavatios (3,000 MW), lo que representa una deficiencia estimada de aproximadamente un treinta y tres por ciento (33%) con respecto a la capacidad requerida.

POR CUANTO: Esta deficiencia ha provocado múltiples eventos de relevo de carga a lo largo del pasado año. De cara al verano, cuando el consumo energético en la Isla alcanza sus niveles más altos, es imperativo adoptar medidas urgentes y efectivas para atender la crisis energética que atraviesa Puerto Rico.

POR CUANTO: Comenzando el 25 de marzo de 2021, el Gobernador de Puerto Rico decretó, por medio de la Orden Ejecutiva Núm. 2021-024, un estado de emergencia de infraestructura, incluyendo infraestructura energética y estableciendo un proceso expedito para evaluar y aprobar proyectos para la reconstrucción y modernización de la infraestructura.

POR CUANTO: El pasado 2 de enero emití las Órdenes Ejecutivas Núm. 2025-002 y 2025-003 para simplificar y agilizar permisos de proyectos financiados con fondos federales, proyectos críticos o estratégicos y proyectos de emergencia. Igualmente, el 9 de enero emití la Orden Ejecutiva Núm. 2025-005 para establecer, bajo la emergencia energética existente, la Oficina del Zar de Energía, con poderes enfocados en lograr eficiencia, alineamiento de propósito, supervisión de operadores y aceleración de la recuperación del sistema eléctrico.

POR CUANTO: El pasado 20 de enero de 2025, el Presidente de Estados Unidos, Donald J. Trump, emitió dos Órdenes Ejecutivas presidenciales declarando una emergencia para apalancar energía americana (*Executive Order No.* 14154) y declarando una emergencia energética nacional (*Executive Order No.* 14156). En ellas, se establece la urgencia y necesidad de eliminar burocracia, cumplir con las leyes aplicables, acelerar los procesos de permisos y priorizar eficiencia y certeza sobre cualquier otro objetivo que pueda dilatar y crear ambigüedad en los procesos de permisos. Se ordena expresamente a toda agencia federal relevante a que elimine cualquier atraso en procesos de permisos, apalancando mecanismos de exenciones, permisos generales, y decretos y reglamentos de emergencia, entre otros, para acelerar el otorgamiento de permisos federales.

POR CUANTO: Según dispone la Orden Ejecutiva Núm. 2025-005, y las Órdenes Ejecutivas Presidenciales Núm. 14154 y Núm. 14156, el Gobierno de Puerto Rico y el Zar de Energía ya se encuentran en conversaciones con sus contrapartes en el gobierno federal para agilizar y ejecutar los múltiples proyectos energéticos, críticos y prioritarios, enfocados en: (i) estabilizar la generación de energía, (ii) la construcción de generación base nueva y moderna, y (iii) reconstruir y modernizar la red eléctrica.

POR CUANTO: El Gobierno de Puerto Rico mantiene su firme compromiso con la transición hacia fuentes de energía renovable, sin descuidar su responsabilidad ineludible de velar por la salud, seguridad, bienestar y estabilidad del sistema eléctrico,

tomando todas las acciones necesarias para salvaguardar la vida y la integridad de nuestros ciudadanos.

POR CUANTO: El Artículo 5.10 de la Ley Núm. 20-2017, según enmendada, conocida como la LEY DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD PÚBLICA DE PUERTO RICO, faculta a la Gobernadora a decretar un estado de emergencia y a "darle vigencia a aquellos reglamentos, órdenes, planes o medidas estatales para situaciones de emergencia o desastre o variar los mismos a su juicio", así como "dictar, enmendar y revocar aquellos reglamentos y emitir, enmendar y rescindir aquellas órdenes que estime convenientes para regir durante el estado de emergencia o desastre".

POR TANTO: Yo, JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN, Gobernadora de Puerto Rico, en virtud de los poderes inherentes a mi cargo y la autoridad que me ha sido conferida por la Constitución y las leyes de Puerto Rico, por la presente, decreto y ordeno lo siguiente:

SECCIÓN 1ª: **DECLARACIÓN DE EMERGENCIA.** Declaro una modificación y ampliación al estado de emergencia sobre el sistema eléctrico de Puerto Rico, incluyendo, pero sin limitarse, a los sistemas de transmisión y distribución, así como de generación, y la infraestructura auxiliar para poder operar el sistema eléctrico de Puerto Rico de forma confiable, asequible y en cumplimiento con las leyes aplicables incluyendo las ambientales – y además modernizar y reforzar dicho sistema a tono con nuestros tiempos y circunstancias.

Es imperativo (i) allegar y autorizar generación temporera a corto plazo; (ii) realizar reparaciones mayores a las unidades de generación que operan a base de combustibles fósiles, tales como, "Ultra Low Sulfur Diesel", gas natural, y "Bunker C" con el apoyo de dicha generación temporera; (iii) adelantar la más pronta construcción de plantas de generación base (base load); y (iv) agilizar la reconstrucción y modernización de la red eléctrica – con el apoyo de las agencias estatales y federales en otorgar los permisos o autorizaciones de emergencia pertinentes de forma que la permisología no sea el obstáculo ni la razón de atrasos en dichos proyectos de infraestructura críticos bajo la emergencia.

De igual forma, se ordena acelerar los trabajos de reparación y mantenimiento en transformadores, líneas de transmisión y distribución, y subestaciones de energía eléctrica, con el propósito de mitigar los riesgos asociados a fallas en el sistema y garantizar la continuidad del servicio.

SECCIÓN 2ª: **ACTIVACIÓN DE PROCESO EXPEDITO.** Durante la vigencia de esta declaración de emergencia, se exime total y absolutamente a la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE), LUMA Energy, Genera PR, AES y EcoEléctrica de toda obligación de solicitar, gestionar, radicar o cumplir con cualquier permiso, consulta, autorización, endoso, comentario, recomendación, certificación o trámite colateral ante cualquier agencia u oficina gubernamental, en lo que respecta a trabajos de reparación, reconstrucción y/o reemplazo de equipos o componentes del sistema eléctrico de Puerto Rico.

Dicha exención aplica de forma integral a toda acción o requerimiento que, en circunstancias ordinarias, sería exigido por ley o reglamento, e incluye —sin que se entienda como una limitación— los permisos, certificaciones o endosos emitidos por: (1) Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe); (2) Junta de Planificación; (3) Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA); (4) el Instituto de Cultura Puertorriqueña; y cualquier otra agencia u oficina que regule los trabajos de reparación, reconstrucción y/o reemplazo de equipos del sistema eléctrico de Puerto Rico. Esta exención incluye, pero no se limita, a los requisitos establecidos en leyes, reglamentos o procedimientos ordinarios de las agencias u oficinas. Sin embargo, el Negociado de Energía continuará ejerciendo sus funciones como el ente regulador de la política pública energética de Puerto Rico.

Las acciones necesarias para la ejecución de estos trabajos podrán realizarse de forma inmediata, sin necesidad de permisos previos, radicación de casos o tramitación administrativa alguna. No obstante, dichas acciones deberán ejecutarse cumpliendo con los estándares mínimos de seguridad aplicables y en estricto cumplimiento con las normas y regulaciones federales vigentes.

SECCIÓN 3ª: **RESPONSABILIDAD DEL ZAR DE ENERGÍA**. El Zar de Energía, mediante las autoridades conferidas en el Boletín Administrativo Núm. OE-2025-005, deberá supervisar las actividades que se realicen en virtud de esta Orden Ejecutiva. Asimismo, prestará la ayuda y coordinación necesaria para los esfuerzos que resulten necesarios en la implementación de la presente Orden Ejecutiva.

El Zar de Energía además asegurará que los mecanismos de permisos y autorizaciones de emergencia para proyectos energéticos del Gobierno de Puerto Rico estén alineados y sean consistentes con los procesos paralelos a nivel federal bajo las Órdenes Ejecutivas Presidenciales y los reglamentos federales aplicables, incluyendo exclusiones categóricas, poderes de emergencia, exenciones, órdenes administrativas de emergencia, aplicables a proyectos de energía (red eléctrica, plantas de generación y demás equipos de infraestructura de apoyo) bajo reglamentación de, entre otros, la Agencia de Protección Ambiental federal (USEPA), Departamento de Energía Federal (USDOE), FEMA/DHS, el Consejo de Calidad Ambiental (Council on Environmental Quality, o CEQ por sus siglas en inglés).

El Zar de Energía llevará a cabo todo y cualquier esfuerzo para cumplir con lo antes mencionado, incluyendo la coordinación estrecha y sustantiva con el gobierno federal, y las agencias estatales.

SECCIÓN 4ª: Es menester recalcar que el propósito de esta Orden Ejecutiva, y las previamente emitidas, es centrarse en el uso del mayor sentido común, en cumplimiento con las leyes aplicables, en atención a la urgencia y emergencia energética que enfrentamos. Esto incluye el uso y referencia – en el proceso de evaluación y aprobación de proyectos de energía – de cualquier fuente de datos confiable en lugar de tener que gestionar nuevos estudios científicos y técnicos, excepto en casos claramente relevantes. Esto, con la meta de inmediatamente adelantar y lograr los objetivos de (i) allegar generación temporera a corto plazo; (ii) realizar reparaciones mayores a las plantas de generación operadas y mantenidas por Genera; (iii) adelantar la construcción de generación nueva; y (iv) agilizar la reconstrucción y modernización de la red eléctrica.

SECCIÓN 5ª: **INFORME.** Dentro de los treinta (30) días de completar cada proyecto tramitado conforme a las disposiciones de esta Orden Ejecutiva, la Autoridad de Energía Eléctrica, LUMA Energy, Genera PR, AES y EcoEléctrica deberán rendir un informe detallado al Negociado de Energía y a la Autoridad de Alianzas Público-Privadas sobre los gastos incurridos al cierre de las labores.

SECCIÓN 6ª: **DEFINICIÓN DEL TÉRMINO AGENCIA.** Para fines de esta Orden Ejecutiva, el término "agencia" se refiere a toda agencia, instrumentalidad, oficina o dependencia de la Rama Ejecutiva del Gobierno de Puerto Rico, incluyendo a las corporaciones públicas, independientemente de su nombre.

SECCIÓN 7ª: **NO CREACIÓN DE DERECHOS EXIGIBLES.** Esta Orden Ejecutiva no tiene como propósito de crear derechos sustantivos o procesales a favor de terceros, exigibles ante cualquier foro judicial, administrativo o de cualquier otra índole contra del Gobierno de Puerto Rico, sus agencias, sus oficiales, empleados o cualquier otra persona.

SECCIÓN 8ª: **SEPARABILIDAD.** Las disposiciones de esta Orden Ejecutiva son independientes y separadas unas de otras y si un tribunal con jurisdicción y competencia declarase inconstitucional, nula, o inválida cualquier parte,

sección, disposición y oración de esta Orden Ejecutiva, la determinación a tales efectos no afectará la validez de las disposiciones restantes, las cuales permanecerán en pleno vigor.

SECCIÓN 9ª: **DEROGACIÓN.** Esta Orden Ejecutiva deja sin efecto cualquier otra orden ejecutiva que en todo o en parte sea incompatible con esta hasta donde existiera tal incompatibilidad.

SECCIÓN 10ª: **PUBLICACIÓN.** Esta Orden Ejecutiva debe ser presentada inmediatamente en el Departamento de Estado y se ordena su más amplia publicación, incluyendo su divulgación en los portales digitales oficiales del Gobierno de Puerto Rico.

SECCIÓN 11ª: **VIGENCIA.** Esta Orden Ejecutiva entrará en vigor inmediatamente y se mantendrá vigente hasta que sea expresamente enmendada o revocada por una Orden Ejecutiva posterior o mediante disposición legal aplicable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, expido la presente Orden Ejecutiva bajo mi firma y hago estampar en ella el sello del Gobierno de Puerto Rico, en San Juan, Puerto Rico, hoy 2 de abril de 2025.

JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN
GOBERNADORA

Promulgada de conformidad con la Ley, hoy 2 de abril de 2025.

VERONICA FERRAIUOLI HORNEDO
SECRETARIA DE ESTADO

ANALYSIS SUPPORTING THE LETTER OF RECOMMENDATION ISSUED BY COTP SECTOR SAN JUAN ON JANUARY 12, 2026

Table of Contents

1. Introduction	2
2. Review Methodology	4
3. Port and Project Description	7
4. Marine Transportation System Factors	12
5. Additional Risk Mitigation Measures	18
6. Conclusions	20

(INTENTIONALLY LEFT BLANK)

1. Introduction

A. This analysis complements my Letter of Recommendation (LOR) dated January 12, 2026, which conveys my recommendation on the suitability of the San Juan Bay for larger Liquified Natural Gas (LNG) carrier traffic proposed by NFEnergía LLC (hereinafter the Applicant). It documents the process followed during the review of the Applicant's numerous Waterway Suitability Assessment submittals and supporting documentation (henceforth referred to as the WSA). It includes excerpts from charts, imagery, and documents pertinent to determining the suitability of the waterway, with a focus on the Army Terminal Channel, the Army Terminal Turning Basin, the Puerto Nuevo Channel, and their respective approaches. This summary is not all-inclusive; background information and amplifying data are contained in the WSA.

B. In my LOR, as Captain of the Port (COTP), I recommended to the Federal Energy Regulatory Commission (FERC) that the San Juan Bay be considered **suitable** for the marine traffic proposed by the Applicant in their WSA. My recommendation is based on the future feasibility and continued effective implementation of the extraordinary precautions needed to ensure the maneuverability of the vessels proposed by the Applicant. For the purposes of my analysis, the following presumptions were made:

i. The Applicant will implement, at a minimum, all risk management measures identified in their WSA and supporting documentation, as well as any additional measures deemed prudent by those directly in charge of navigating and docking the vessels subject of the proposal, especially those providing daily risk assessment and mitigation recommendations.

ii. Vessels will implement the Applicant's Transit Management Plan (TMP) conservatively,[1] and will not materially deviate from or revise the TMP without prior consultation with and acknowledgement by my office.

iii. The Applicant will monitor the conditions of the navigability of the San Juan Bay and engage the U.S. Coast Guard if the characteristics of the waterway, the weather, the navigation aids, local regulations, and marine traffic have changed substantially from those identified in the WSA (to include the conditions discussed in Section 5 of this document).

iv. The Applicant will attain and sustain regulatory compliance with all federal, state, and local agencies.

v. The Applicant will refrain from any operations that reduce the navigable capacity of the federal channels; to include, but not limited to, any operation that requires

[1] Noting that the estimated risk level might differ from the actual risk and that the proposed vessel transits were unprecedented until this year, it is reasonable to assume that a larger margin of error exists, and more conservative mitigation strategies will be applied by those in charge of the navigational watch until sufficient experience and confidence with the proposed vessel class and maneuvers are established.

docking, mooring, setting anchor, or tying up in any configuration which infringes in the channels.

vi. The applicable federal channels and aids to navigation will remain relatively unchanged during the next year.

vii. The dimensions and capacities of vessels calling on the Applicant's port facility will remain equal or less than those presented in the WSA and included below in **Table 1**.

viii. Vessels will transit with the quantity and capacity of tug and other assist equipment deemed necessary[2] by the San Juan Bay Pilots; and any operational parameters evaluated in support of the WSA (including tug number/capacity and environmental thresholds) will be maintained unless my office explicitly concurs in writing with a change.[3]

ix. Vessels will adhere to Under-Keel-Clearance (UKC) safety guidelines.[4] The master and chief mate will ensure the UKC guidelines are readily available onboard and will coordinate with relevant port partners[5] to ensure that agreed safety margins are maintained throughout transit and while moored.

C. The primary federal agency responsible for permitting the Applicant's LNG Operations is FERC. The U.S. Coast Guard's recommendations contained within the LOR and enclosures are based on the collective knowledge and experience of navigation safety and maritime security stakeholders. Neither the LOR nor its enclosures impose conditions or requirements on any other agency having jurisdiction and from whom the Applicant may seek permit.

D. Atypical of other recommendations, the LOR is for a facility that lacks a Commission Order, has operated for several years, and now proposes a significant increase in its vessels' dimensions. FERC allowed the Applicant's continued operation in the discussion section of the Order on Show Cause of 2021, where FERC weighed the U.S. Coast Guard's review of a WSA from 2018. The applicant's original WSA, reviewed by my office in 2018, proposed using vessels with significantly smaller dimensions to conduct ship-to-ship transfers while moored alongside wharfs Alpha and Bravo in the San Juan Harbor; and the operation subsequently expanded beyond the originally proposed vessel dimensions.

---

[2] The number and capacity of escort tugs have been a point of contention between the Applicant and the San Juan Bay Pilots. See detailed discussion in Section 4.C. and 5.C of the enclosed analysis.

[3] The specifications of the towing vessels engaged in maneuvering the vessel are considered "[an issue] affecting the safety and security of the waterway and considered relevant by the Captain of the Port" per 33 CFR § 127.009 (a) (5). Certain matters particular to the issue of tug assist my office's interpretations were discussed in a letter to SJBP, enclosure 3 to the LOR.

[4] The U.S. Coast Guard in San Juan does not promulgate minimum UKC, prudent parameters are determined by the vessel design (and its protection and indemnity provider) to determine minimum UKC as an absolute value (e.g. 2.5 feet) or as a percentage of the draught that can vary by situation (e.g. 5% of draught in protected water and 1.5% alongside). PIANC guidelines may also be referenced; the dredged depth of Puerto Nuevo Channel is 41 feet, resulting in maximum draft for the proposed vessels of approximately 35.5 feet, depending on speed and other factors.

[5] The San Juan Bay lacks a harbormaster office, and such functions are typically facilitated by the agents providing first-class pilotage and towing.

E. In 2020, and without receiving feedback from our office or FERC, the Applicant increased the size of its vessels and operated beyond the reasonable suitability limits of the affected waterway as determined by an after-the-fact review of the factors listed in 33 CFR § 127.007 and § 127.009. Specifically, the Applicant expanded its operation such that the separation between the Applicant's vessel and the limits of the federal channel was materially reduced. During its ship-to-ship cargo transfers, the Applicant's vessels encroached upon and materially obstructed the channel, thereby reducing the navigable capacity of one of the busiest waterways in Puerto Rico. Between 2020 and 2025, the U.S. Army Corps of Engineers (USACE) and my office partly addressed the reduction in navigable capacity by supporting dredging projects and increasing the berthing area dimensions to preserve the navigable capacity of the federal channel. Even after the increased berth dimensions, the Applicant was required to suspend all ship-to-ship transfer operations that extended into the federal channel. The applicant has since refrained from conducting ship-to-ship transfers, although such offloading operations are possible with smaller vessels.

F. On April 12, 2024, the Applicant proposed further increases in the dimensions of its vessels via a Letter of Intent (LOI) which included ship-to-ship transfers operations. On August 26, 2024, the Applicant provided additional documents in support of an updated WSA; and by September 26, 2024, our office determined that the waterway was not suitable for the operation as then proposed. My office's 2024 LOR explained that the combined beams of the proposed vessels in ship-to-ship transfer configuration far exceeded the waterway capacity, extending beyond the Applicant's berth and impeding navigation in the federal channel. Since the issuance of the 2024 LOR, my office has received and reviewed numerous documents amending the Applicant's proposal, to include an amended follow-on WSA on December 19, 2024, an updated follow-on WSA received on May 7, 2025, and additional comments on August 20, 2025.

G. The Applicant submitted a Follow-on WSA on August 26, 2024, to propose increased dimensions of the vessels employed at their existing LNG port facility in the Port of San Juan (at Wharves Alpha, Bravo, and Charlie in Puerto Nuevo, Section 1, San Juan Harbor, San Juan, Puerto Rico 00922, Coordinates: 18°25'42.90"N 66°6'19.52"W). On May 7 and August 20, 2025, the Applicant submitted an updated follow-on WSA with supporting documentation meeting the requirements of 33 CFR § 127.007 and NVIC 01-2011. The updates included specific changes to the proposed vessels and operational constraints to support navigation and waterway suitability for the proposed LNG traffic.

2. Review Methodology

A. The Applicant and their identified stakeholders provided my office with descriptions of the waterway, the scope and details of the proposed operations, and comments on the risks associated with the proposal in various forums and formats. Some data was received electronically, while others were received on paper; some comments were received in person, while others were received virtually or by phone. The data and comments analyzed were provided by the Applicant or acquired by my staff from available reputable sources. When feasible, qualitative and quantitative assessments were

performed to confirm or correct data; in instances where data conflicted with an official source,[6] it was discarded or set aside.

B. My office utilized various references to aid the review of the Applicant's proposal, which are either codified into law and regulations, incorporated by reference in regulations, referenced in policy, promulgated by our agency, or widely accepted by reputable international organizations. The references include, but are not limited to, sections of the U.S. Code (USC), parts and subparts of the U.S. Code of Federal Regulations (CFR), Navigation and Vessel Inspection Circulars (NVIC), and internationally recognized guidelines published by the Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC[7]) in collaboration with the International Association of Ports and Harbors (IAPH), the International Maritime Pilots' Association (IMPA), and the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA). The guidelines from Japan's Port and Harbour Research Institute (PHRI) were assessed but deemed less pertinent to the specific requirements[8] of this review.

C. My staff consulted other government agencies (federal, state, and local), the Applicant and their consultants and representatives, stakeholders from industry and their consultants and representatives, and personnel internal to our agency within the chain-of-command or appropriate program offices. Besides FERC, other federal agencies consulted included the Department of Defense (DOD), Federal Bureau of Investigations (FBI), National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA), Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA), and the U.S. Army Corps of Engineers (USACE). At a state level, besides the Puerto Rico Ports Authority (PRPA), my office consulted with the Land Management Administration (LMA), the Office of the Comptroller of Puerto Rico (OCPR), the Public Private Partnerships Authority (P3A), the Puerto Rico Electric Power Authority (PREPA), and the Puerto Rico Firefighters Corp (PRFC). At a local government level, my office engaged personnel from the mayor's offices of the municipalities of Cataño, Guaynabo, and San Juan.

D. Our office has been in contact with private stakeholders, either upon our request or on their own volition, to provide written or verbal data or comments regarding the Applicant's proposal. My office considered data and comments from the Applicant's parent company, New Fortress Energy (NFE), its subsidiary GeneraPR, and other organizations connected to the proposal, even if not directly affiliated with the Applicant or their proposed port facility. Such organizations include, but are not limited to, AcuTech Group, Puerto Rico Maritime Group (PRMG), Riben Marine Inc., Suderman & Young Towing Company, Moran Towing, McAllister Towing, the American Waterways Operators (AWO), Joint Concession Management (JCM), the Puerto Rico North Area Maritime Security and Harbor Safety Committee, and the San Juan Bay Pilots (SJBP).

---

[6] An example of this is the bathymetry provided by sources other than the U.S. Army Corps of Engineers or the National Oceanographic and Atmospheric Administration.

[7] PIANC guidelines for the safe and efficient design of navigational channels, titled Harbour Approach Channels Design Guidelines, Report n° 121 – 2014.

[8] While highly regarded, the PHRI models emphasize wave interactions but neglect winds and the channel bottom type. Therefore, we find the PIANC guidelines to be more appropriate to assess the unique hazards associated with San Juan Bay.

E. My office sought feedback on the preliminary results contained within this analysis from other federal government agencies and external subject matter experts in matters of navigation (amongst others, credentialed merchant mariners operating in the San Juan Bay). Aspects with total consensus were readily accepted while aspects lacking consensus were explored in deeper detail to ascertain if our methodology was appropriate or if revisions were necessary. This analysis explicitly states where subject matters experts' opinions differed and discusses such matters in greater detail to substantiate the recommendation contained in the LOR.

F. All empirical and theoretical data from studies and simulations,[9] submitted in whole or in part,[10] contributed to my office's understanding of the navigable feasibility of the Applicant's proposal. Whenever provided with sufficient data, my staff compared the input of the simulations or studies with known parameters; especially if the data was recently updated and could conflict with directly observed measurements.[11] Specifically related to navigation, my office reviewed material contained within the following:

   i. NFE Puerto Rico Passing Vessel Study, March 2025, by Lloyd Engineering, Inc

   ii. San Juan Harbor Improvement Study, San Juan Harbor Deepening and Widening Ship Simulation Results, May 2017, by the USACE

   iii. San Juan Harbor, Puerto Rico navigation Improvements Study, Appendix C, Economics, June 2018 by the USACE

   iv. Navigation Study for San Juan Harbor, Puerto Rico – 76078, March 1994, by the USACE

   v. Navigation simulations conducted by NFE and the SJBP between 2023 and 2025 in Houston, TX at the Seamans Church Institute Center for Maritime Education

G. Readily available software performed all calculations, which my staff used sparingly to either validate data or fill in gaps where the data was unavailable. PIANC guidelines were the primary source of equations utilized to determine the by-design navigable capacity of the waterways and to address any gaps in the Applicant's proposal. My staff performed most calculations multiple times, each with varying risk assumptions,[12] to gain

[9] This includes all studies received by my office since April 2024, regardless of whether it was later updated or withdrawn. I note my office did not receive all navigation studies or simulations conducted by the Applicant.
[10] The Applicant quoted passing vessel studies but only provided the executive summary from the NFE Puerto Rico Passing Vessel Study, lacking supporting documentation.
[11] The waterways transited by the Applicant's vessels have been dredged recently, as reflected in the latest bathymetry by the USACE in 2025. Most of the Applicant's studies were completed prior to the completion of dredging, relying on theoretical predictions to account for the anticipated state of the waterway. However, empirical readings after completion of dredging were not in alignment with the Applicant's predictions, especially with respect to the waterway depths and the centerline of the expanded federal navigational channels.
[12] PIANC guidelines calculations include relevant variables for ship maneuverability, vessel speed, wind speed, ATON condition, channel type, seabed material and class, and channel type (open or protected waters). A myriad of variable assumptions and combinations were explored to better understand data sensitivity and transit risk.

a holistic understanding of potential operational windows for the Applicant's vessels transits.

H. Because the Applicant's port facility has been in operation for many years, my office had the opportunity to observe many transits of smaller vessels and a few of the proposed larger vessels. During the controlled transit of the larger vessels my office observed that, with extraordinary precautions and conditions imposed,[13] the waterway is suitable for transit and docking of the Applicant's proposed larger vessels. Although these transits provided valuable information, the imposed conditions were more conservative than those proposed by the applicant. To that effect, the collected observations are not necessarily indicative of how the Applicant will operate in the absence of COTP-imposed control measures.

I. Our analysis included reviews of security-related data that has been determined Sensitive Security Information (SSI), and it is not subject to public disclosure. If disclosed, the SSI could be used to subvert or exploit the security programs of vessels, facilities, or ports. SSI material requires appropriate handling in accordance with 49 CFR Part 1520 and NVIC 10-04, Guidelines for Handling of SSI, COMDTPUB P16700.4. The stakeholders, data, and analysis for these matters are in a separate document, Enclosure (2) to the LOR, titled *Sensitive Security Information in Support of the Letter of Recommendation Issued by COTP San Juan on January 12, 2026.* Members of the maritime industry, members of federal, state, or local government agencies, and other parties who demonstrate a need to know may contact my office for information on how to submit a request for Enclosure (2).

3. Port and Project Description

A. The Applicant's port facility is located within wharves Alpha, Bravo, and Charlie of the San Juan Harbor,[14] within the San Juan Bay, in Puerto Rico's Atlantic coast. The harbor's port complex is the archipelago's primary port and includes port facilities in three municipalities (Cataño, Guaynabo, and San Juan) which combined handle more than 60% of the dry-goods and 80% of the liquid bulk cargoes.[15] The port is surrounded by inhabited buildings and primary roads, with limited remaining industrial space for future port expansion.

---

[13] Imposed COTP Order conditions are as follows: Transits shall only take place between sunrise and sunset, and in the absence of any reduced visibility conditions. Transit, docking, undocking, and shifting within the port shall only take place when prevailing current is less than 1 knot, sustained wind is less than 10 knots, and gusts are less than 15 knots. Transit, docking, undocking, and shifting within the port shall only take place with four escort- rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull to the satisfaction of the pilot. Per 33 CFR §165.754, a safety zone will be enforced during the transit, docking, undocking, and while the vessel is moored. While moored, two escort-rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull must be readily crewed and available, and positioned to adequately respond to any incident which may pose a hazard to the moored vessel during the transit of other vessel traffic to adjacent berths through the safety zone. Any uncoordinated breach of the safety zone must be immediately notified to the Sector San Juan Command Center on VHF-FM channels 16 or 22A.

[14] The term harbor is considered the portion of the inland waters that contains port facilities and similar infrastructure whereas the bay is the entire body of water inside of the boundary line or its functional equivalent. To that extent, the San Juan Harbor is contiguous to and contained within the San Juan Bay.

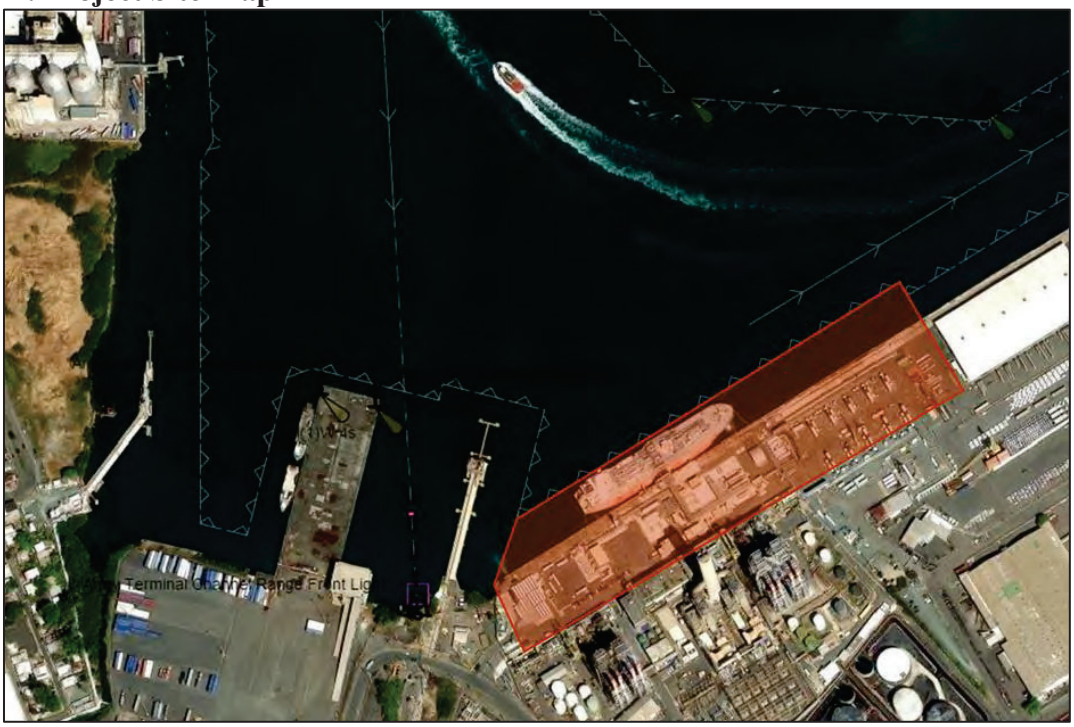
[15] The port complex has the only actively working gantry cranes, jet-fuel terminals, and cruise-ship piers in the archipelago.

B. The commercial vessel traffic volume in the San Juan Bay is seasonal, being busiest between Labor Day and Memorial Day, and peaking during the winter months. Even at its busiest, the deep-draft volume is low enough to be manageable by eight pilots, working in pairs, on 12-hour shifts. On most occasions, regardless of the time of the year, the SJBP manage traffic[16] in such a way that no deep-draft vessel passes or meets another within the bay.

C. The commercial vessels in the San Juan Bay vary widely in size and type, the smallest being passenger vessels under 100 gross tons (used as ferries to cross the bay), and the largest being cruise ships exceeding 250,000 gross tons. The marine transportation system in way of the Applicant's port facility typically serves vessels of less than 80,000 gross tons. The Applicant's proposed vessels are nearly 100,000 gross tons, making them the largest to transit those channels.

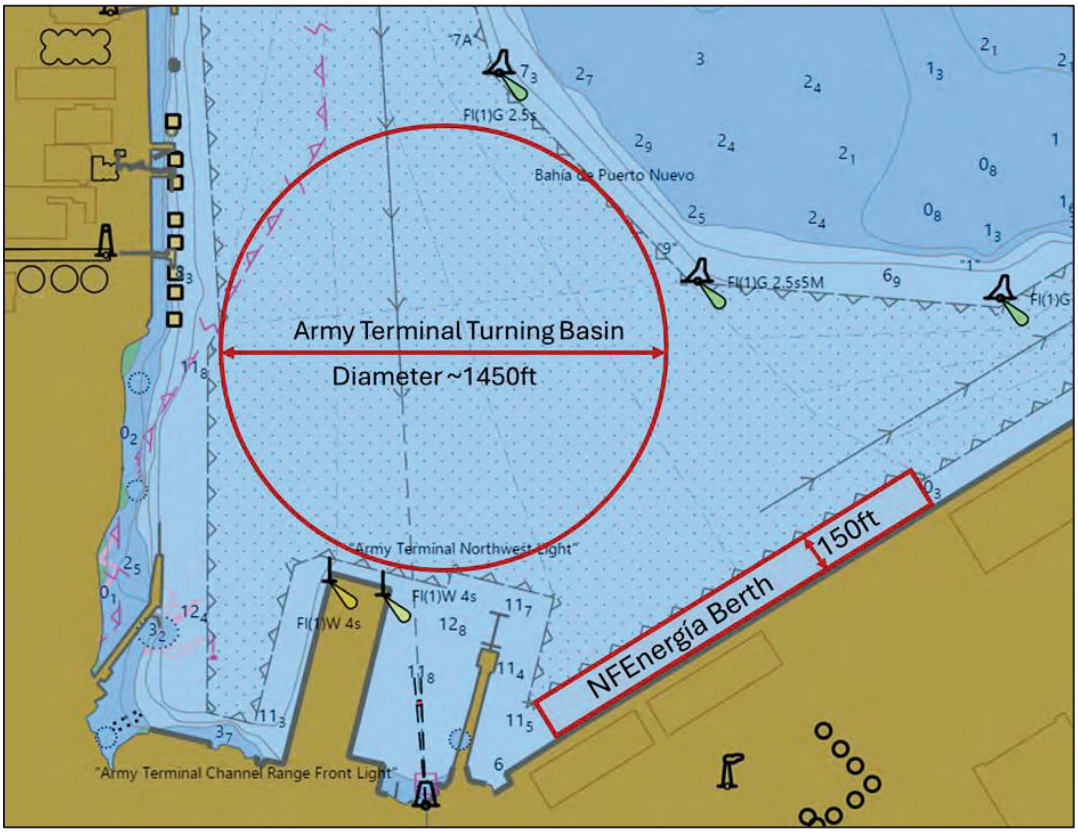
D. The Applicant's proposed site, wharves Alpha, Bravo, and Charlie, are shown in **Figures 1 and 2.** To arrive at the proposed site, the Applicant's vessels transit through the Bar Channel, Anegado Channel, Army Terminal Channel, and Army Terminal Turning Basin, as shown in **Figure 3**. While the Applicant's vessels are docked at wharfs Alpha, Bravo, and Charlie, they are adjacent to the Puerto Nuevo Channel approach.

Figure 1. Project Site Map



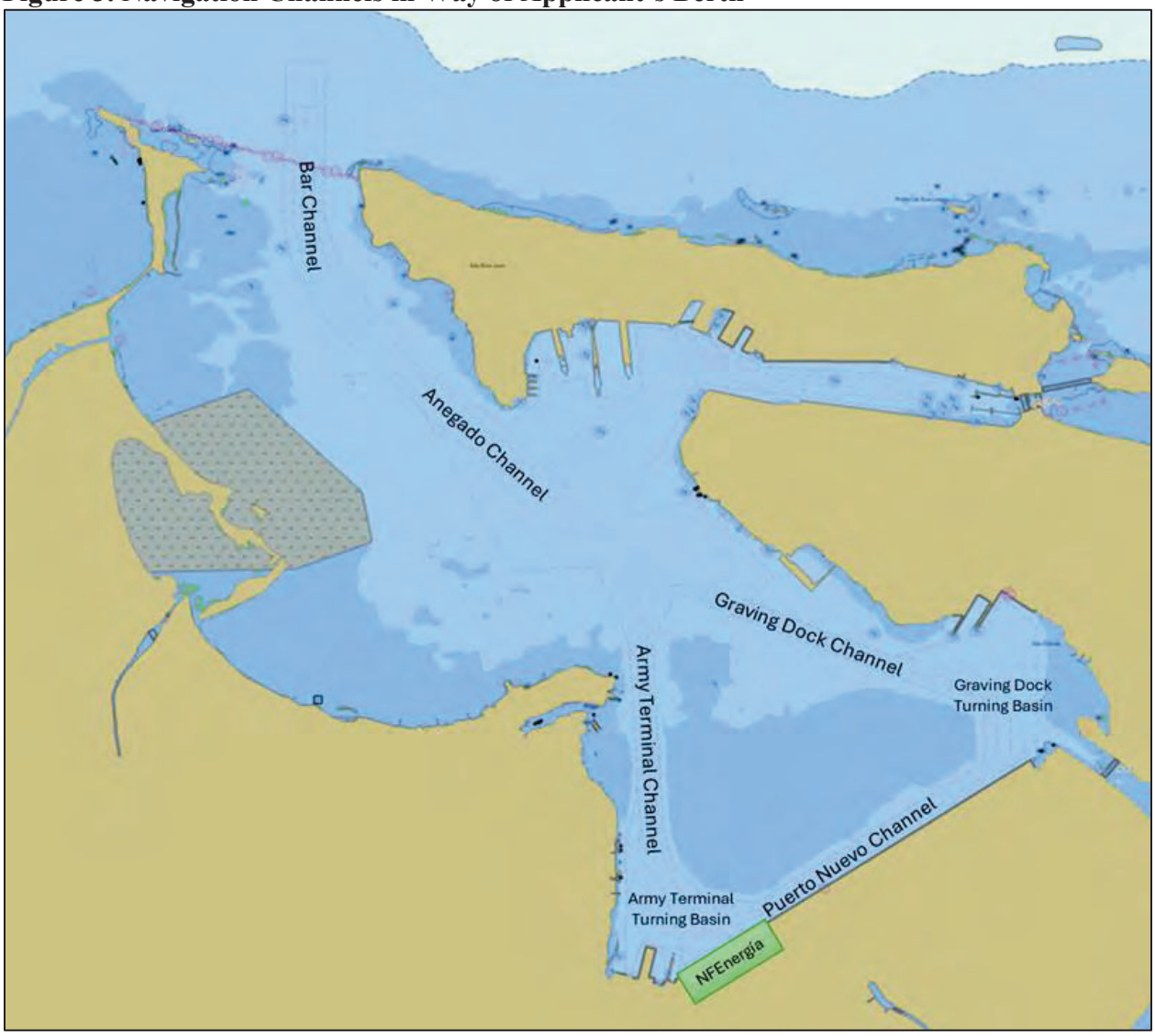
[16] This function is performed by San Juan Bay Pilots as there are no harbormaster offices in Puerto Rico.

Figure 2. Army Terminal Turning Basin and Applicant's Berths



(INTENTIONALLY LEFT BLANK)

Figure 3. Navigation Channels in Way of Applicant's Berth



E. The Applicant proposes employing larger LNG carriers at the Facility with a length overall of up to 935 ft (285.1 m), a beam of up to 142.4 ft (43.4 m), and a cargo capacity of up to 155,005 m^3. The fleet could include vessels such as the GOLAR FREEZE, ENERGOS MARIA, ENERGOS PRINCESS, GASLOG SINGAPORE, CORAL ENCANTO, and VPOWER GLOBAL. **Table 1**, below, depicts the proposed LNG carriers as provided in the updated follow-on WSA from NFE, dated March 17, 2025.

Table 1. Vessel Particulars

Vessel Name	Golar Freeze	Energos Maria	Energos Princess	Gaslog Singapore	Coral Encanto	Vpower Global
Owner	Sovereign Freeze Ltd.	Energos	Energos	Gaslog	Anthony Veder	CNTIC Vpower Global
Flag	United Kingdom	Majuro, Marshall Islands	Majuro, Marshall Islands	Hamilton, Bermuda	Netherlands	Hong Kong
Port of Registry	Majuro, Marshall Islands	Majuro / Marshall Islands	Majuro / Marshall Islands	Hamilton, Bermuda	Rotterdam, Netherlands	Hong Kong
Year of Build	1979	2006	2003	2010	2020	2020
Classification Society	Det Norske Veritas	Det Norske Veritas	Lloyds Register	American Bureau of Shipping	Bureau Veritas	China Class Society
Class Notation	+1A1 Tanker for Liquefied gas EP	-	100A1 Liquefied Gas Tanker, Ship Type 2G, Methane (LNG)	A1 E, Liquefied gas carrier, Ship type 2G	Liquefied gas carrier Type 2G	CSA LNG Carrier, Type 2G
Vessel Type	LNG Carrier	FSU/Transport	Transport	FSU	FSU	Shuttle
Call Sign	6ZLI	V7KE3	V7VN4	ZCDZ3	PDSD	VRTC9
IMO No.	7361922	9320374	9253715	9355604	9693719	9696537
LOA	287.55 m	285.4 m	276.99 m	285.10 m	181.30 m	176.80 m
LBP	274.00 m	274.4 m	268.38 m	274 m	-	166 m
Breadth moulded	43.40 m	43.4 m	43.40 m	43.40 m	28 m	90.50 ft
Depth moulded	25.00 m	26.00 m	26 m	19.9 m	19 m	18.50 m
Ballast capacity	52,647 m3	54,543 m3	52,411 m3	53,265 m3	13,326 m3	8,173 m3
Gross Tonnage	95,872 MT	97,491 MT	93,899 MT	-	26,166 MT	23,516 MT
Cargo Volume (LNG @98%)	125,226.73 m3	145,958 m3	138,159 m3	155,005 m3	30,328 m	28,115 m3
Berthed Distance to Channel	2.1 ft	2.1ft	2.1ft	2.2 ft	52.6 ft	54 ft

F. The USACE Navigation Improvement Project widened and deepened some of the navigation channels in way of the Applicant's port facility. **Table 2** contains the current dimensions of these channels and the berths at the Applicant's port facility. An important fact was discovered through empirical review of the bathymetry and dimensions - the Army Terminal Channel and the Puerto Nuevo Channel were dredged and now lie asymmetrically with respect to the nominal channel centerline marked by the navigation aids, and their navigation capacity is possibly 10% less than presumed.

Table 2. General Dimension of Applicable San Juan Bay Channels and Wharves

Bar Channel	800 ft width, 51 ft minimum depth
Anegado Channel	800 ft width, 45 ft depth
Army Terminal Channel	450 ft width, 45 ft depth
Puerto Nuevo Channel	350 ft width, 39 ft depth
Army Terminal Turning Basin	1,450 ft diameter, 45 ft depth
NFEnergía Wharves A, B, C	150 ft pier to channel, 32 ft approximate minimum depth, 1,600 ft approximate pier length

4. Marine Transportation System Factors

A. Aids to Navigation (ATON): Navigation simulations were utilized to ascertain the proposal's risks and plausible risk mitigating factors. For these, assumptions were made regarding the existence and conditions of ATON in the applicable portions of the waterway. One assumed the existence of an additional aid, and all assumed that existing relevant ATON were present, properly aligned, and visible. There are some existing ATON discrepancies (that cannot be immediately addressed) which increase the actual risk and complexity of maneuvering the vessels. The Applicant proposes to mitigate these risks by restricting transits to daylight and good-visibility conditions until the ATON discrepancies are corrected.

i. Outbound channel ranges: There are no established northbound range markers for the Army Terminal Channel.[17] During daytime, pilots may use conspicuous visual landmarks in the vicinity of Castillo San Felipe del Morro (El Morro) to maintain alignment; these cues are unavailable at night or in reduced visibility.

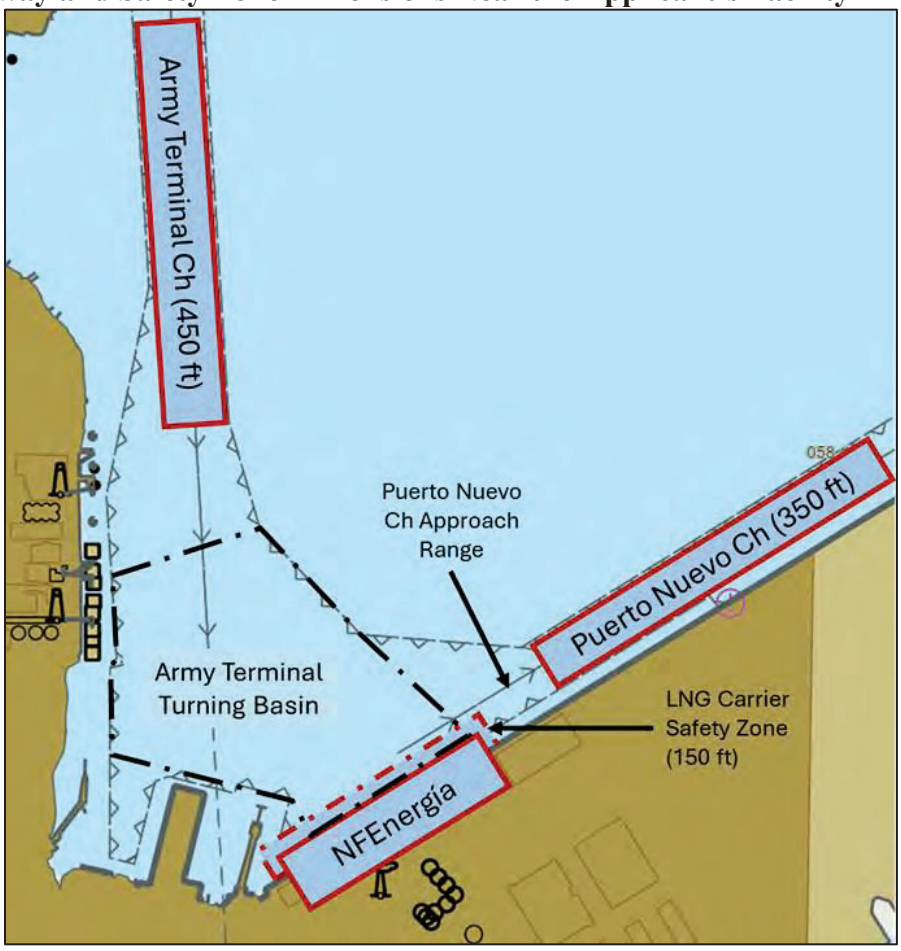
ii. Inbound range alignment: After the most recent dredge project of the Army Terminal Channel, the channel was widened asymmetrically to the centerline. After conclusion of the project the bathymetry shows that the inbound range is now offset from the channel centerline by approximately 20 ft, which can induce a systematic steering bias if piloted visually.

[17] The pilots stated on August 3, 2025: "Navigational Ranges and Lighting: Modifications to range lights in the Army Terminal Channel remain pending. These include raising the 30870 Range Rear Light to ensure visibility when the Trailer Bridge barge is docked. Installing new Front and Rear Range Lights to support northbound LNG vessel transits on Pier 4 (approx. 356.4°). These improvements have not been completed."

iii. Inbound range visibility: The inbound range rear light (USCG Light List No. 30870) and day-board are obstructed multiple days per week, sometimes for periods exceeding 24 hours during cargo operations of a nearby port facility.

B. Dimensions, Navigable Capacity, Safe Passing Distances, and Operational Drafts: The limited width[18] (depicted in **Figures 2 and 4**) and depth of the waterways increase the magnitude of the navigational risks and present challenges that have become a contentious matter.[19] The Applicant proposed extraordinary alternatives to partially address instances where their proposal required that vessels exceeded the navigational capacity of the channels, passing vessel guidelines, or operational draft thresholds. An example of alternative risk mitigations, covered in further detail in the next subsection, is the use of additional[20] escort-rated towing vessels with increased[21] capacities.

Figure 4. Waterway and Safety Zone Dimensions Near the Applicant's Facility



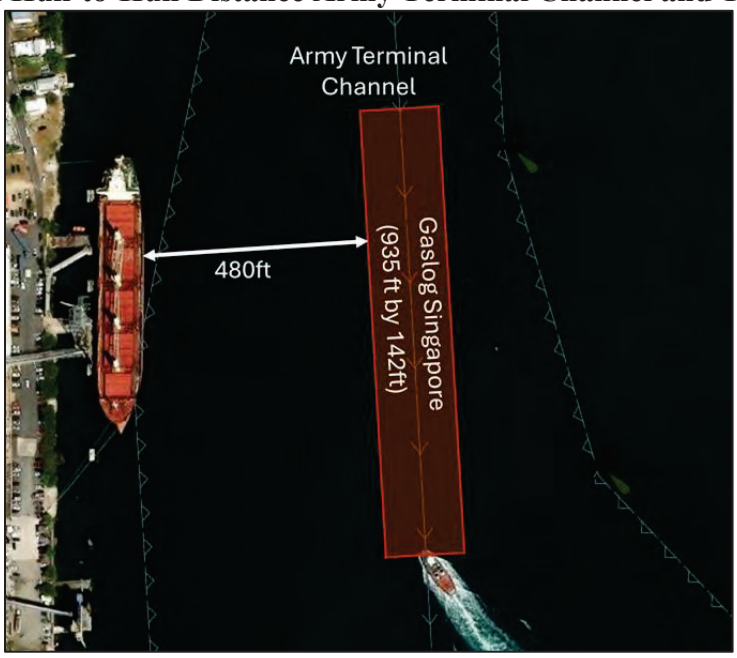
[18] In the 2017 USACE simulations report, one pilot who conducted the simulations recommended increasing the Army Terminal Channel width by 50 feet for a total width of 500 feet.
[19] Refer to the docket for Busto-Alvarez v. NFEnergia LLC, case 3:25-cv-01462, Federal District Court, D. Puerto Rico (D.P.R)
[20] "Additional," in this context, strictly means more than what was recommended or previously utilized.
[21] "Increased," in this context, strictly means more than what was recommended or previously utilized.

i. The navigational capacity of the Army Terminal Channel (450 ft wide) can decrease as a function of weather conditions. Assuming good conditions,[22] the Applicant's vessel transits through a channel that is 10 to 50 feet too narrow. With moderate conditions,[23] the channel may be considered nearly 100 feet too narrow. Under certain adverse and less predictable wind conditions, the transit may become impracticable or unsafe to attempt in the San Juan Bay. It is, in general, slightly undersized for the largest vessel proposed by the Applicant but becomes extremely undersized as sustained winds increase beyond 15 knots.[24] Although the lowest average wind speeds in the San Juan Bay are around 8 knots, the peak sustained wind during those periods is 25 knots. My office notes that the actual readings during daylight are occasionally some 10 knots above the predicted maximums. The Applicant proposes restricting transit to conditions with sustained winds under 15 knots, which may be impractical given observed wind patterns.

ii. Passing-vessel distances by the Army Terminal Channel and the Army Terminal Turning Basin make it difficult to exercise prudent navigation of the Applicant's vessels. A study commissioned by the Applicant, to which my office was not provided full access, states that the transits in Army Terminal Channel may occur at a speed of 5 knots.[25] For the Applicant's largest vessels, the recommended separation at this speed is 4 times the vessel beam, or approximately 570 feet. However, while transiting this channel on the centerline, the Applicant's vessels may pass within 480 feet of vessels moored adjacently, as shown in **Figure 5**.

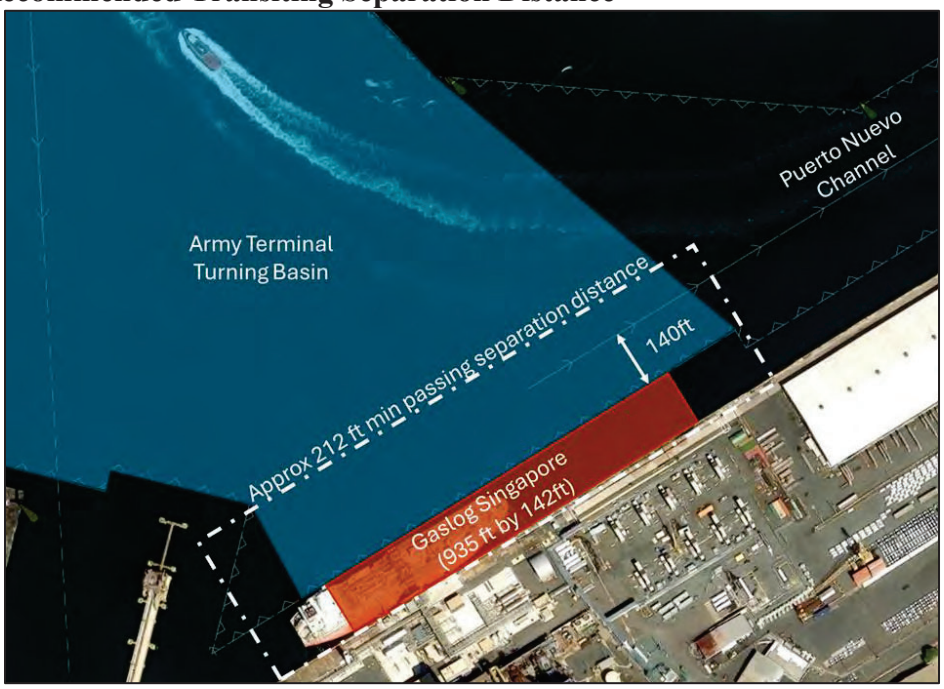
[22] Directionality being one-way, Aids to Navigation in excellent condition, steep bank clearances, mild winds, and moderate vessel maneuverability.
[23] Directionality being one-way, Aids to Navigation in moderate condition, steep bank clearances, moderate winds, and moderate vessel maneuverability.
[24] Typical environmental conditions for the proposed operations result in a recommended channel width of 540 ft, or 20% greater than the current width of the Army Terminal Channel. The transit becomes a perilous, if not impossible, task under some unpredictable wind conditions that periodically occur in the San Juan Bay.
[25] The minimum recommended separation distance between a transiting vessel and a moored vessel (passing hull to hull) increases as a function of the vessel's speed. For vessels transiting between 4 and 6 knots, the recommended separation distance from a moored vessel is 4 times the transiting vessel's beam. For vessels transiting at 4 knots or less, the recommended separation distance from a moored vessel is reduced to twice the transiting vessel's beam. To remain within PIANC guidelines, a transit speed of 4 knots or less would be recommended. Conversely, transiting at slower speeds reduces the effectiveness of the rudder, negatively impacting transit maneuverability.

Figure 5. Proposed Hull-to-Hull Distance Army Terminal Channel and Turning Basin



iii. Passing-vessel distances by the Army Terminal Turning Basin and the Puerto Nuevo Channel Approach make it difficult to exercise prudent navigation of other vessels transiting by the Applicant's moored vessel. The Applicant's moored vessel is approximately 2 feet away from the edge of the channel and 175 feet from the centerline of the Puerto Nuevo Channel. Vessels with beams up to 106 feet frequently transit past the Applicant's moored vessel while approaching the Puerto Nuevo Channel and may fail to adhere to the minimum recommended separation distance of 212 feet (at speeds of 4 knots or less). While the vessel's lateral location within the Applicant's berth may vary, an example separation zone is shown below.

Figure 6. Recommended Transiting Separation Distance



iv. The Army Terminal Turning Basin should, by design, be at least twice the length of the largest vessels it services. While the Army Terminal Turning Basin is not circular in form, the maximum diameter of a circle it can contain is approximately 1,450 feet, (see **Figure 2**, pg. 7) equating to a maximum recommended vessel length of 725 feet. The Applicant has proposed the use of vessels up to 935 feet in length, correlating to a recommended turning diameter of 1,870 feet. Therefore, the Army Terminal Turning Basin diameter is approximately 420 ft, or 22%, below recommended values assuming favorable environmental conditions.

v. Transiting and berthing the proposed vessels whilst carrying maximum dead weight tonnage may be unachievable depending on the minimum operational draft[26] and under-keel clearance (UKC) requirements of each vessel.[27] Using 15% UKC and a fully loaded draft of 40 feet as a guideline, the Applicant's vessels need approximately 46 feet of water, but the channel depth is only 45 feet. Assuming a prudent posture while moored, the same vessel would need 3 feet of UKC and a total of approximately 43 feet of water, but the current water depths at

[26] The "minimum operational draft" for a ship is the shallowest depth of water it can safely navigate while accounting for factors like the ship's hull, cargo, and waterway conditions. My office lacks specific data on the minimum operational drafts and optimal operational drafts for each of the Applicant's vessels.

[27] My office lacks specific data on the UKCs for each of the Applicant's vessels and there is no single rule of thumb for LNG carriers. UKCs must be calculated dynamically for each situation, accounting for factors like a vessel's draft, tide, squat, and wave response. However, general minimum guidelines are often used as a starting point, such as 10% of draft for harbor and port navigation and 15% for narrow channels. Some ports and policies mandate stricter rules - San Juan is in the process of evaluating a proposal for a Regulated Navigational Area and stricter UKCs may be prudently imposed in the future.

berth can be as shallow as 32 feet.[28] Considering minimum water depths at berth and the potential unfeasibility of discharging ballast within the bay, the Applicant's vessels will likely transit within the bay at less than a full load and at drafts that may be outside their optimal operational draft range.[29] In general, maneuvering a lightly loaded vessel reduces rudder and propeller immersion, affects stability and maneuverability, and increases risks. My office lacks information on the number of simulations that the Pilots performed under these light-load conditions.

C. Environmental Conditions: Section 205 of the TMP states "Visibility, daylight restrictions, maximum allowed wind, maximum allowed swell, etc. for safe operations should be informed by the COTP, for vessel captains' consent and to be mutually agreed upon." The Applicant is ultimately responsible for ensuring compliance with the TMP; however, prudent mariners must be capable of adapting to dynamic weather conditions to ensure safe transit. Day-to-day conditions need to be agreed to by the master and the pilots; my office will only engage in exigent circumstances where immediate intervention is necessary to safeguard navigation or port safety.

D. Channel infringement: The Applicant's vessels must abstain from reducing the navigable capacity of the navigable channel. This includes abstaining from physically occupying any portion of the channel during operations or effectively reducing the channel's navigable capacity by virtue of the required safety zone. Under 33 U.S.C. § 409, it is unlawful to tie up vessels or other craft in navigable channels in a manner that obstructs the passage of other vessels or craft. Further, 33 U.S.C. § 403 prohibits the creation of any obstruction, not affirmatively authorized by law, to the navigable capacity of any waters.

E. Safety Zone Infringement: Provided that all liquefied gas carriers docked at NFE have a 50-yd safety zone per 33 CFR § 165.754 and this safety zone extends into the busiest turning basin and approach in the San Juan Harbor, the strict implementation and enforcement of the safety zone will interfere, delay, or make cumbersome all navigation in this portion of the channel. As written in 33 CFR § 165.754, the regulation provides for the COTP to allow vessels to transit through the safety zone. During the review process of the WSA, my offices noted that the Applicant and pilots appeared to assume tacit approval to allow routine encroachment into the safety zone by multiple vessels per day. After carefully evaluating this practice, my office determined that such practice violates public interest, goes contrary to existing law, and is incongruent with the safety and security objectives that the regulation pursues. Therefore, upon delivery of this LOR, the pilots and public will be advised that (outside of emergencies) no infringements into the safety zone will be permitted unless exigent circumstances exist and the COTP explicitly approves the maneuver.

[28] This approximate is not the average, rather the shallowest points that could be assessed in wharves Alpha, Bravo, and Charlie. Due to the Applicant's vessel being berthed while the readings were conducted, only some portions where measured, and shallower areas may exist.

[29] During the period that this WSA was under review, the Applicant's vessels have transited with half of the cargo tanks empty.

F. The required basic maneuvering lane for vessel transits and berthing in San Juan Bay is under review by our office. To partially address channel-design safety guidelines for basic maneuvering lane widths, we are evaluating the need for an RNA. During FY26, the U.S. Coast Guard anticipates publishing a Notice of Inquiry (NOI) followed by a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to address the maximum dimensions of vessels transiting and berthing in San Juan Bay. An RNA, if finalized, may require amendments to the Applicant's operation.

5. Additional Risk Mitigation Measures

A. Tug for the LNG Carriers in Transit: Since receiving the LOI, the posture of the Applicant has shifted regarding the data (empirical or otherwise) necessary to determine the mechanics by which the WSA and supporting documentation cover the subject of using towing vessels to mitigate risks. As discussed in the following subparagraphs, we interpret the WSA to stipulate that tug escorts will be provided to the satisfaction of the San Juan Bay Pilots. Employing the pilots' collective knowledge is standard practice and, in most circumstances, yields a prudent approach; this is commensurate with the extraordinary risks that yield from the unique factors of the San Bay discussed, in part, in Section 4.

i. Recommendations within the Transit Management Plan (TMP): We note that the TMP recommends the use of two or three 6,000 hp (approximately 60-ton) tugs, to the final determination of the pilots, not to exceed 4 tugs in accordance with the 2017 USACE simulations report. However, during the limited simulations underlying that report, 7 out of 15 transits resulted in the ship touching the channel boundary, leaving the channel, and/or briefly grounding. Provided with the unique circumstances in the Eastern Caribbean, a vessel grounding in the San Juan Bay would have impacts lasting exponentially longer (months vice days) than in most ports within CONUS. A failure rate of approximately 50% is a basis of great concern, and the 2017 USACE simulations report substantiates the use of additional equipment with greater capacity. My office understands that the TMP intends to provide a range (not less than two, and no more than 4) rather than a fixed number.

ii. Recommendations within the WSA: Section 6.4.1 of the WSA states *"All vessels transit under direction of the San Juan Bay Pilots, with the standard protocol of tug escorts."* Further, the San Juan Bay Pilots letter to Mr. Carlos Faris (representative of the Applicant) dated August 3, 2025, states: *"[The escort tugs] are four sister vessels-escort rated, each capable of delivering 80 metric tons of bollard pull—with identical capabilities and handling characteristics… These vessels were introduced only after extensive simulation studies confirmed their necessity. Their proven performance so far—both during standard transits and in demanding, unplanned scenarios—has made clear that this tug spread is an indispensable component of the LNG maneuvering framework for San Juan*

Harbor." We interpret, per the WSA, that the Applicant proposed to provide the San Juan Bay Pilots with the requested equipment. The applicant adhered to the proposal and effectively implemented tug escorts in such manner for various months. Nevertheless, the amount and capacity of tugs later became a point of contention when the Applicant proposed to reduce them.

B. Tugs for the LNG Carrier at Berth: Unlike other LNG operations, the Applicant's operation depends on the continuous presence of an LNG Carrier at berth with a safety zone that extends well into the channel. Some stakeholders understood that this increased the probability of other vessels inadvertently breaching the safety zone; while others were concerned with response times during unpredicted high wind events that could break the LNG Carrier loose from berth. The Applicant addressed these by offering continuous presence of ready-to-act towing vessels next to the LNG Carrier to maintain a watch on the carrier and provide additional tug escorts to vessels transiting by it. This risk mitigation method was accepted by stakeholders, required by a COTP order, and later effectively implemented by the Applicant.

   i. Throughout the assessment process and after submitting documents related to the WSA, the Applicant has sensibly proposed operational modifications to mitigate risks and address stakeholders' concerns. Some of these (like "stand-by tugs") were implemented and maintained in place in a promissory fashion but were not formally included in some of the documents.

   ii. The "stand-by tugs" were a measure that allowed transiting through the safety zone.[30] Nevertheless, upon issuance of this LOR the COTP orders requiring these tugs will be rescinded and transits through the safety zone will be limited to exigent circumstances only, requiring explicit coordination and approval of the COTP. Except for vessels mooring at the adjacent terminals or servicing vessels within, those in charge of the navigational watch must avoid incidental breaches to the safety zone.

C. Traffic Management via RNA: My office is evaluating the need for an RNA. During FY26, the U.S. Coast Guard anticipates publishing a Notice of Inquiry (NOI) followed by a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to address channel-design safety guidelines.

   i. Limitation of Meeting and Passing Situations: The SJBP do not meet or pass other vessels while transiting within the San Juan Bay. Because the San Juan Harbor lacks a Harbor Master or equivalent, this practice is self-imposed and primarily coordinated amongst the SJBP for vessels which require their pilotage; leaving (or setting aside) other large vessels (some with large tows) which forgo the SJBP services. Accordingly, until an RNA or similar measure enforces this practice, it is not fully within the control of the Applicant, the SJBP, or my office.

[30] The COTP Order reads "While moored, escort-rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull must be readily crewed and available to adequately respond to any incident which may pose a hazard to the moored vessel during the transit of other vessel traffic through the safety zone."

ii. Limitations for Basic Maneuvering Lane: The required basic maneuvering lane for vessel transits and berthing in San Juan Bay is under review by our office. To partially address channel-design safety guidelines for basic maneuvering lane widths, we are evaluating the need for an RNA to address the maximum dimensions of vessels transiting and berthing in San Juan Bay. An RNA, if finalized, may require amendments to the Applicant's operation.

D. Simulator Training for Merchant Mariners Involved in Pilotage and Tug Escort: As per the recommendations in the WSA the Applicant will provide full-mission training (e.g., bridge/simulator training).

E. Enforcement of Safety Zone: Any tacit approval of incidental breaches or transits through the safety zone are hereby revoked; the only exception being for vessels mooring at the adjacent terminals or servicing vessels within. My office will increase its enforcement of the safety zone established in 33 CFR § 165.754.

6. Conclusions

A. Based on a review and validation of the information contained in NFEnergía, LLC's WSA pursuant to 33 CFR §§ 127.007 and 127.009, and an evaluation of the waterway in consultation with a variety of port stakeholders, the COTP has determined that the San Juan Bay transit route is suitable for the type and frequency of marine traffic associated with the Applicant's proposal.

B. Subject to the conditions established in the updated follow-on WSA dated March 17, 2025, I recommend that this waterway be considered suitable for the LNG marine traffic associated with the Applicant's proposal. If at some future date these conditions change, the Applicant shall provide an updated follow-on WSA in accordance with NVIC 01-2011 and 33 CFR § 127.007, together with supporting documentation and any additional evidence they wish to have considered.

C. The U.S. Coast Guard's evaluation focused on the navigation safety and maritime security aspects of LNG vessel transits along the intended waterways and included analyses of safety and security risks and methodologies and corresponding risk-mitigation measures. These measures are recommended tools intended to enhance maritime safety and security, effectively manage waterway priorities, and mitigate law-enforcement and safety resource shortfalls.

D. Resource requirements and associated operational procedures are based on existing authorities and policies. These policies account for a changing threat environment and the potential for unknown threats. If the conditions of the waterway change and/or situational awareness dictate the need, my office may reconsider this determination. Pursuant to the COTP's authority under the Ports and Waterways Safety Act of 1972 (33 U.S.C. §§ 1221 et seq.), among other authorities, my staff will continue to assess the San Juan Bay waterway and implement controls and safeguards as necessary for the protection of the public's health and welfare, regional infrastructure, and the marine environment. Any orders to this effect may be separate and apart from this LOR process.

Outlook

FW: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 7/21/2026 2:10 PM
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc 'Roberto Perez' <roberto.perez@ayacol.com>; compracticaje@prtc.net <compracticaje@prtc.net>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

2 attachments (588 KB)
Memorando ENERGOS PRINCESS-SJBP - 7-21.pdf; Caricoos Screenshot 07212026.png;

Buenos días:

Acusamos recibo de la cancelación de la solicitud de servicio núm. 15213, enviada esta mañana, así como de la asignación de una nueva ventana de maniobra para mañana, 22 de julio, a las 8:30 a.m.

Respetuosamente, debemos indicar que la ventana asignada para mañana no atiende la necesidad operacional existente. Debido a los considerables impactos que la interrupción del suministro está ocasionando al sistema energético de Puerto Rico, resulta necesario que la M/V ENERGOS PRINCESS pueda ingresar durante el día de hoy. La continuidad de este suministro responde directamente a la política pública establecida por esta administración en materia de estabilidad del sistema energético, que reconoce el servicio eléctrico como esencial e indispensable para la seguridad de la ciudadanía.

Con esta comunicación acompañamos una carta y solicitud de información relacionadas con los aplazamientos ocurridos desde el 19 de julio.

En resumen, la maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantarla al sábado 18, sin que recibiéramos respuesta a ninguna de ellas. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 y fue cancelada ese mismo día debido a las condiciones meteorológicas, luego de que la M/V ENERGOS MARIA zarpara con asistencia de práctico durante esa misma mañana. Se asignó entonces una ventana para hoy a las 6:00 a.m., la cual fue cancelada debido a la obstrucción de las luces de rango del Army Terminal. El terminal permanece sin una embarcación de suministro atracada desde el domingo.

Según la información disponible, la barcaza arribó aproximadamente a las 4:00 a.m. y permanece en posición. Agradeceríamos que se nos informe qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo y si se evaluó alguna medida operacional o de mitigación que permitiera ejecutar la maniobra.

En cuanto a las condiciones de navegación, la estación San Juan NAVAID de CARICOOS registra a las 12:00 p.m. de hoy un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas de 8.40 nudos, frente a un pronóstico de 11.38 nudos. Las condiciones observadas se mantienen holgadamente por debajo de cualquier parámetro que se haya invocado para este tipo de maniobra, y el pronóstico para el resto del día no proyecta un deterioro. Sobre este particular, agradeceríamos que se nos aclare si la evaluación de las ventanas se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

Los puntos específicos que requerimos aclarar están detallados en el documento adjunto. Agradeceríamos una respuesta escrita a la mayor brevedad y, principalmente, que se reevalúen todas las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Quedamos atentos.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Tuesday, July 21, 2026 5:26 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Good morning all,

Fyi on below.

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 21, 2026 at 5:20:56 AM AST

To: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Subject: Fw: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Due to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge, service must be postponed.

-Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit F

Outlook

FW: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 2026-07-21 2:10 PM
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc 'Roberto Perez' <roberto.perez@ayacol.com>; compracticaje@prtc.net <compracticaje@prtc.net>

2 attachments (639 KB)
Memorando ENERGOS PRINCESS-SJBP - 7-21.pdf; Caricoos Screenshot 07212026.png;

Buenos días:

Acusamos recibo de la cancelación de la solicitud de servicio núm. 15213, enviada esta mañana, así como de la asignación de una nueva ventana de maniobra para mañana, 22 de julio, a las 8:30 a.m.

Respetuosamente, debemos indicar que la ventana asignada para mañana no atiende la necesidad operacional existente. Debido a los considerables impactos que la interrupción del suministro está ocasionando al sistema energético de Puerto Rico, resulta necesario que la M/V ENERGOS PRINCESS pueda ingresar durante el día de hoy. La continuidad de este suministro responde directamente a la política pública establecida por esta administración en materia de estabilidad del sistema energético, que reconoce el servicio eléctrico como esencial e indispensable para la seguridad de la ciudadanía.

Con esta comunicación acompañamos una carta y solicitud de información relacionadas con los aplazamientos ocurridos desde el 19 de julio.

En resumen, la maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantarla al sábado 18, sin que recibiéramos respuesta a ninguna de ellas. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 y fue cancelada ese mismo día debido a las condiciones meteorológicas, luego de que la M/V ENERGOS MARIA zarpara con asistencia de práctico durante esa misma mañana. Se asignó entonces una ventana para hoy a las 6:00 a.m., la cual fue cancelada debido a la obstrucción de las luces de rango del Army Terminal. El terminal permanece sin una embarcación de suministro atracada desde el domingo.

Según la información disponible, la barcaza arribó aproximadamente a las 4:00 a.m. y permanece en posición. Agradeceríamos que se nos informe qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo y si se evaluó alguna medida operacional o de mitigación que permitiera ejecutar la maniobra.

En cuanto a las condiciones de navegación, la estación San Juan NAVAID de CARICOOS registra a las 12:00 p.m. de hoy un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas de 8.40 nudos, frente a un pronóstico de 11.38 nudos. Las condiciones observadas se mantienen holgadamente por debajo de cualquier parámetro que se haya invocado para este tipo de maniobra, y el pronóstico para el resto del día no proyecta un deterioro. Sobre este particular, agradeceríamos que se nos aclare si la evaluación de las ventanas se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

Los puntos específicos que requerimos aclarar están detallados en el documento adjunto. Agradeceríamos una respuesta escrita a la mayor brevedad y, principalmente, que se reevalúen todas

las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Quedamos atentos.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Tuesday, July 21, 2026 5:26 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Good morning all,

Fyi on below.

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 21, 2026 at 5:20:56 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.**

Due to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge, service must be postponed.

-Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

250 Luis Muñoz Rivera Avenue
Suite 1200

July 21, 2026

San Juan Bay Pilots Corporation
PO Box 9021034
San Juan
PR 00902-1034

SUBJECT: COORDINACIÓN DE MANIOBRAS DE ENTRADA — M/V ENERGOS PRINCESS

Estimados señores:

NFEnergía opera la terminal de gas natural licuado en la Bahía de Puerto Nuevo. La operación depende de un ciclo continuo: una embarcación de suministro permanece atracada mientras descarga y es relevada por la siguiente antes de que el inventario se agote. Cuando ese relevo no ocurre a tiempo, la terminal queda sin capacidad de despacho.

Ese ciclo está hoy interrumpido. La maniobra se solicitó desde el 10 de julio para el domingo 19 y, mediante aplazamientos sucesivos, quedó pospuesta hasta el martes 21, día en que la presencia de una barcaza en el Army Terminal impidió su ejecución. Para entonces el inventario de la terminal ya se había agotado. La terminal permanece sin embarcación atracada desde la mañana del domingo 19. Escribimos para solicitar que se reevalúe la ejecución de la maniobra durante el día de hoy y, sobre todo, para entender los criterios que rigen estas maniobras. El planteamiento va más allá de la ventana de mañana: necesitamos poder anticipar.

1. Antecedentes

1.1 **Del 10 al 17 de julio.** La maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. El 13 de julio consultamos por correo electrónico la posibilidad de adelantarla al sábado 18. El 14 de julio enviamos seguimiento a esa consulta. El 17 de julio reiteramos nuevamente la solicitud de adelanto. No recibimos respuesta a ninguna de las tres comunicaciones. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19.

1.2 **Domingo 19.** Fecha originalmente pautada para el intercambio. En horas de la mañana salió la ENERGOS MARIA con práctico a bordo. Poco después, a las 7:35 a.m., se canceló nuestra maniobra de entrada por condiciones del tiempo. Se asignó ventana para el martes 21 a las 0600. Desde ese momento la terminal quedó sin embarcación de suministro atracada.

1.3 **Lunes 20.** Compartimos que el viento observado corría unos dos nudos por debajo de los valores pronosticados y solicitamos que se reevaluara la posibilidad de adelantar la entrada.

1.4 **Martes 21.** En horas de la mañana se canceló la solicitud de servicio #15213 por obstrucción de las luces de rango del Army Terminal, tras el arribo de la barcaza de Trailer Bridge a las 0400. La barcaza arribó dos horas antes del inicio de la ventana asignada y la cancelación se comunicó una hora minutos antes de esa ventana. Se asignó entonces la ventana del 22 a las 0830.

Cada aplazamiento ha tenido una razón de naturaleza distinta: primero el viento, luego una embarcación de terceros. A ello se suma que las tres comunicaciones cursadas entre el 13 y el 17 de julio quedaron sin contestar. De ninguno hemos recibido detalle de qué condiciones se evaluaron, en qué momento, ni si se consideró alguna medida que permitiera ejecutar la maniobra de todos modos. Esa es la parte que nos impide anticipar.

Sobre este último punto, la obstrucción de las luces de rango en ese tramo no es un evento aislado. La Carta de Recomendación emitida por la Guardia Costera de los Estados Unidos el 12 de enero de 2026 documenta que la luz trasera de rango de entrada y su tablero diurno permanecen obstruidos varios días por semana, en ocasiones por períodos mayores de veinticuatro horas, durante operaciones de carga de una instalación cercana. Es decir, se trata de una condición recurrente y anticipable, reconocida como tal por la propia autoridad federal. No sugerimos intención alguna al señalarlo. Lo planteamos porque, siendo una condición conocida y previsible, nos interesa entender si se toma en cuenta al momento de asignar una ventana y qué medidas se contemplan para manejarla.

La continuidad de este suministro excede lo comercial: de esta terminal sale el gas natural que alimenta generación eléctrica, y el país está bajo la emergencia energética declarada.

A continuación agrupamos lo que solicitamos. Lo inmediato es la sección 2: la ejecución de la maniobra durante el día de hoy. Una respuesta por correo nos sirve perfectamente.

---

2. La maniobra de hoy

Las condiciones de navegación se proyectan favorables durante el resto del día y la interrupción del suministro no admite espera adicional. Solicitamos que se reevalúe la ejecución de la maniobra hoy mismo.

2.1 ¿Qué condiciones necesitan darse para que la maniobra pueda ejecutarse durante el transcurso del día de hoy?

2.2 ¿A qué hora estarían evaluando esa posibilidad, y cuándo podemos esperar confirmación o aviso?

2.3 Sobre la barcaza que permanece en posición, ¿se ha coordinado su movimiento o se anticipa que continúe donde está?

Si se queda, agradeceríamos saber qué se contempla hacer al respecto.

2.4 De no ser viable hoy, ¿se mantiene la ventana del 22 a las 0830 y qué condiciones necesitan darse para que esa sí se ejecute?

---

3. Los criterios que aplican

Para calibrar nuestras proyecciones y no solicitar ventanas inviables.

3.1 ¿Los límites de viento para movimientos de LNG están en algún documento que podamos consultar?

3.2 ¿Esos límites aplican de manera uniforme, o se evalúan según las condiciones del momento?

3.3 La obstrucción de las luces de rango es una condición recurrente y documentada. ¿Cómo se ha manejado en ocasiones anteriores? ¿Existe alguna medida de mitigación o referencia alterna que permita compensarla?

3.4 ¿Se considera la programación de arribos de otras embarcaciones al momento de asignar una ventana? Lo preguntamos porque la presencia de la barcaza el 21 de julio era anticipable.

3.5 ¿Existe algún mecanismo de coordinación con port dispatch o los otros muelles? De haberlo, nos interesaría integrarnos.

---

4. Tres puntos que no nos han quedado claros

4.1 El 21 de julio, ¿transitaron otras embarcaciones por el Army Terminal Channel con la barcaza en la misma posición? De ser así, agradeceríamos entender qué distingue esos tránsitos del nuestro.

4.2 El domingo 19 salió la ENERGOS MARIA con práctico y esa misma mañana se canceló nuestra entrada por viento. ¿Qué diferencia hubo entre ambas maniobras?

4.3 Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18, sin recibir respuesta. ¿Cuál es el procedimiento y el término de respuesta para este tipo de solicitud?

Nuestro interés es coordinar mejor y evitar que la situación se prolongue. Agradecemos la orientación que puedan darnos y, principalmente, que se reevalúen todas las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Carlos Faris
Terminal Manager
NFEnergía LLC

From:	NFE Legal
To:	Legal	Genera PR; Management; Jose L Carrasco Arroyo
Cc:	Rebeca Acosta; NFE Legal
Subject:	Seller"s Force Majeure notice—Cancelled Energos Princess Inbound Movement by the San Juan Bay Pilots
Date:	Thursday, July 23, 2026 10:28:48 AM
Attachments:	2026.07.23_FM notice weather wind conditions_signed.pdf

[CAUTION] This email originated from outside the organization. Do not open suspicious links or attachments. Report concerns to cybersecurity@genera-pr.com
[PRECAUCIÓN] Este correo electrónico se originó fuera de la organización. No abra enlaces o archivos adjuntos sospechosos. Informe a cybersecurity@genera-pr.com

Dear Buyer,

Please find attached NFEnergía LLC's Notice of Force Majeure Event, submitted pursuant to Article 15.4 of the Fuel Sale and Purchase Agreement ("FSPA") and Article 11.4 of the Gas Sales Agreement ("GSA").

Should you have any questions or require any additional information, please do not hesitate to contact us.

Best,

NFE

Confidential

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

111 W. 19TH STREET, 8TH FLOOR
NEW YORK, NY 10011

Via Electronic Mail

July 23, 2026

Genera PR LLC
as agent of PREPA
Attention: General Counsel
legal@genera-pr.com

Copy:
management@recomspr.net
Jose.Carrasco@genera-pr.com
jose.delrio@genera-pr.com

RE: Notice of Force Majeure Event notice; Fuel Sale and Purchase Agreement (the "FSPA") by and between NFEnergía LLC ("Seller" or "NFE" or "We") and the Puerto Rico Electric Power Authority ("Buyer" or "PREPA") dated March 5, 2019, and Gas Sales Agreement ("GSA") by and among, NFE, PREPA and the Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority ("P3A") dated December 4, 2025. Capitalized terms not defined in this letter shall have the meanings ascribed to them in the GSA.

Dear Buyer:

We hereby give notice of the occurrence of a Force Majeure event in accordance with Article 15.4 of the FSPA and 11.4 of the GSA.

a. Description of Force Majeure Event

The LNG delivery capabilities of the Energos Maria were affected by elevated cargo tank pressures resulting from environmental conditions, including sustained high ambient temperatures and dry air conditions and increased downstream LNG demand. Together, these factors promoted an accelerated pressure build up within the vessel's cargo tank, causing tank pressures to approach their maximum operational limits.

Upon identifying the increasing pressure trend, NFE and the vessel's crew actively monitored and managed onboard conditions to avoid any disruption to LNG unloading operation. NFE also coordinated with Buyer to manage LNG demand where feasible, allowing the vessel to stabilize tank pressures while maintaining LNG deliveries to the Terminal. Although the pressure increase was noticeable beginning on July 10, these initial measures were successful in keeping normal operations and avoiding interruptions to LNG supply.

However, as LNG demand increased downstream, on July 14, the vessel's operating constraints became more significant. To safely manage cargo tank pressures, the vessel transitioned LNG send-out operations to the small spray pumps, which are limited to a maximum delivery rate of 125 m^3/hr, which limited the vessels LNG unloading rate. The constrained unloading measures remained in effect until approximately 12:00PM on July 16, when sufficient pressure had been relieved and operational conditions allowed the vessel to safely resume LNG delivery using the main cargo pumps.

Although Seller remained able to meet demand during this period, projections indicated that available LNG inventory would be depleted by July 18.

b. Impact on Performance

As a result of this Force Majeure event, the vessel's LNG unloading and delivery capacity were materially affected by conditions beyond NFE's control. The resulting operational limitations reduced LNG send-out capacity from July 10 through July 18, and when coupled with increased downstream demand, accelerated the depletion of available LNG inventory prior to the vessel exchange date scheduled by the San Juan Bay Pilots of July 19, 2026.

c. Mitigation Actions

Throughout the Force Majeure event, NFE took all commercially reasonable measures to mitigate the impacts of the occurrence, including continuous coordination with the vessel operator and Buyer, adjustment of LNG demand, where feasible, and implementing operational measures designed to reduce cargo tank pressures and restore normal unloading operation. *See* Exhibit A.

In addition, in the early stages of the described Force Majeure Event, July 13, Seller requested the San Juan Bay Pilots to reschedule the outbound and inbound movements to avoid depletion of LNG inventory. Notwithstanding those efforts, the San Juan Bay Pilots did not respond to multiple follow-up communications until July 17, 2026 when they ultimately denied the requested rescheduling of the vessel movements. *See* Exhibit B, C and D.

Seller has also sent an official communication to the SJBP and filed a complaint at the Pilot's Commission to address, among other issues vessel movement prioritization and turnaround time of scheduling and rescheduling vessel movements. *See* Exhibit E and F.

Seller reserves all rights under the FSPA, GSA and Applicable Law, including the right to claim Force Majeure relief for the duration of the event and any additional time required to remedy its effects. We appreciate your understanding and cooperation.

< Signature Page to Follow>

For and on behalf of

NFENERGÍA LLC



Name: Christopher S. Guinta
Title: Chief Financial Officer

Exhibit A

Outlook

Re: Natural gas sendout issues since July 10 - San Juan 5&6 and San Juan TM units

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Thu 2026-07-16 12:42 PM
To Vladimir Scutt <vladimir.scutt@genera-pr.com>; Jose Carrasco <jose.carrasco@genera-pr.com>
Cc William Rios <william.rios@genera-pr.com>; Winnie Irizarry <winnie@genera-pr.com>; Radames Alvarado <radames.alvarado@genera-pr.com>; Lorena Torres <lorena.torres@genera-pr.com>; Manuel Rios <manuel.rios@genera-pr.com>; Gilles Troquet <gtroquet@newfortressenergy.com>

Good afternoon,

As an update to this subject, terminal informed that normal send out conditions were achieved today at 1153hrs. This was informed to CSJ control room as well as internal chat communication channels.

As currently, next vessel swap is set for Sunday, July 19th at 0545hrs and 0739hrs for Energos Maria and Energos Princess respectively.

Get Outlook for iOS

From: Carlos Faris
Sent: Wednesday, 15 July 2026 14:47:56
To: Jose L Carrasco Arroyo <Jose.Carrasco@genera-pr.com>; Vladimir Scutt <vladimir.scutt@genera-pr.com>
Cc: William Rios <william.rios@genera-pr.com>; Winnie Irizarry <winnie@genera-pr.com>; Radames Alvarado <radames.alvarado@genera-pr.com>; Lorena Torres <lorena.torres@genera-pr.com>; Manuel Rios <manuel.rios@genera-pr.com>; Gilles Troquet <gtroquet@newfortressenergy.com>
Subject: RE: Natural gas sendout issues since July 10 - San Juan 5&6 and San Juan TM units

Good afternoon, Jose and Genera Team,

As previously discussed, the terminal's normal send-out capabilities are currently being affected by the availability of the Energos Maria to deliver LNG to shore. Due to current conditions onboard the FSU, cargo tank pressures are approaching their maximum operational limits. As a result, the FSU is required to deliver LNG using the small spray pumps, which limit the send-out rate to a maximum of 125 m^3/hr., equivalent to approximately 250 MW.

Based on recent discussions with Energos Management, this limitation is expected to remain in place for the next 24 hours (through approximately 12:00 PM on July 16). This operating profile will allow cargo tank pressures to be reduced sufficiently, creating the necessary pressure buffer. Once adequate pressure has been depleted and operating conditions permit, the FSU will resume LNG delivery using the main cargo pump for the remainder of the onboard cargo until departure. Which are expected to be achieved tomorrow afternoon hours.

We will continue to monitor the situation and provide updates, as necessary.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Jose L Carrasco Arroyo <Jose.Carrasco@genera-pr.com>
Sent: Tuesday, July 14, 2026 6:20 PM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Gilles Troquet <gtroquet@newfortressenergy.com>
Cc: Vladimir Scutt <vladimir.scutt@genera-pr.com>; William Rios <william.rios@genera-pr.com>; Winnie Irizarry <winnie@genera-pr.com>; Radames Alvarado <radames.alvarado@genera-pr.com>; Lorena Torres <lorena.torres@genera-pr.com>; Manuel Rios <manuel.rios@genera-pr.com>
Subject: Natural gas sendout issues since July 10 - San Juan 5&6 and San Juan TM units

Image removed by sender.

Greetings Carlos and NFE team,

Since last Friday, July 10th, variations in natural gas sendout have been affecting the fuel supply and causing disruptions to the operation of San Juan 5 & 6 and TM units. As per latest report from the facility, these conditions continue to be occurring.

We request from your team to please provide information on the nature of these natural gas sendout issues and a prompt resolution timeframe. Your support and best effort are very well appreciated.

Regards,

Teamwork
Responsibility
Communication
Integrity
Excellence
Safety
Respect

José L Carrasco

Fuels Department

GeneraPR

Cell: (787)439-6111
250 Munoz Rivera Ave, Suite 1200
San Juan, PR 00918
www.genera-pr.com

Exhibit B

Outlook

FW: SJBP Job 15095 is Approved

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Fri 2026-07-10 2:13 PM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>

Fyi - as of now.

0700hrs In.

-----Original Message-----
From: noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Friday, July 10, 2026 11:52 AM
To: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Subject: SJBP Job 15095 is Approved

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement From: SEA
To: Puerto Nuevo A/B NFE
Requested Service Time: Jul 19, 2026 07:00 Approved Service Time: Jul 19, 2026 07:00 Approval Status: Approved Approval Remarks: N/A Reviewed By: Oscar Gonzalez

Please login to Agent portal to get details.

This message was auto-generated on 7/10/2026 11:52:07 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable,

this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, ‘‘Electronic Signatures in Global and National Commerce Act'' or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit C

Outlook

[Draft] FW: Energos Maria & Princess Swap

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Draft saved Wed 2026-07-22 1:55 PM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>

Buen día Carlos,

Fyi – Esperando respuesta y te la envío.

From: Roberto Perez
Sent: Monday, July 13, 2026 4:02 PM
To: 'request_services@sanjuanbaypilots.com' <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Energos Maria & Princess Swap

Good afternoon SJBP,

As per earlier telecom with dispatcher, we would like to reconfirm if it is not feasible to change the LNG Swap for 07/18, understanding the possibilities of adverse weather conditions.

Thanks in advance.

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com



CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by

the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit D

Outlook

Fw: SJBP Job 15202 is Rejected

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Fri 2026-07-17 1:07 PM
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

Good morning SJBP,

We are following up regarding the LNG vessel swap currently scheduled for July 19. Given the facility's projected gas-out condition by tonight, July 17, we respectfully request that the weather conditions be reevaluated to determine whether the evolution could instead be safely conducted on July 18.

We would also appreciate SJBP's consideration of any alternative operational solutions, mitigating measures, or conditions that could allow the swap to proceed safely and prevent a gas-out situation.

Thank you in advance.

Get Outlook for iOS

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Friday, 17 July 2026 12:45:09
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Job 15202 is Rejected

Fyi

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** noreply@sanjuanbaypilots.com
> **Date:** July 17, 2026 at 11:45:29 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: SJBP Job 15202 is Rejected**
>
> Vessel: ENERGOS MARIA
> Movement From: Puerto Nuevo A/B NFE

To: SEA
Requested Service Time: Jul 18, 2026 05:45
Approved Service Time: Jul 18, 2026 05:45
Approval Status: Rejected
Approval Remarks: service will remain for 7/19 - 0545 due to heavy traffic.
Reviewed By: Oscar Gonzalez

Please login to Agent portal to get details.

This message was auto-generated on 7/17/2026 11:45:22 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit E

Outlook

NFENERGÍA LLC Querellante V. SAN JUAN BAY PILOTS CORPORATION; SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION; Y LOS PRÁCTICOS LICENCIADOS QUE PRESTAN SERVICIO EN EL PUERTO DE SAN JUAN Querellada

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 2026-07-21 5:33 PM
To Javier Figueroa <compracticaje@prtc.net>
Cc Jessica Ñeco Morales <jneco@prpa.pr.gov>

11 attachments (13 MB)

Anejo H. USCG_LOR_enclosure1.pdf; Anejo G. OE-2025-016.pdf; Anejo F. Informe Practicaje - Recomendacion Examinadora.pdf; Anejo E. Nav-safety-guidelines-February-14-2026.pdf; Anejo D. Emails to SJBP Jul 13-18.pdf; Anejo C. CAPT. CESAR MONTES DESIGNACION PRACTICO ALTERNO PTO SAN JUAN 25 SEPT 2025.pdf; Anejo B. SJBP Pilot Email to NFE.pdf; Querella SJBP 20260721.pdf; Anejo I_Comunicación de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 21 de julio de 2026 y.pdf; Anejo A-1.jpeg; PHOTO-2026-07-21-17-15-12.jpg;

Buenas tardes,

Se incluye correo asociado al asunto en sujeto y la debida documentación de soporte.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

SAN JUAN, PUERTO RICO

NFENERGÍA LLC **Querellante** **V.** **SAN JUAN BAY PILOTS CORPORATION; SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION; Y LOS PRÁCTICOS LICENCIADOS QUE PRESTAN SERVICIO EN EL PUERTO DE SAN JUAN** **Querellada**	**QUERELLA NÚM. 2026-Q-_____** **SOBRE:** **URGENTE QUERELLA AL AMPARO DE LA REGLA 10 DEL REGLAMENTO NÚM. 6643, CON SOLICITUD DE REMEDIO INMEDIATO; EN LA ALTERNATIVA, SOLICITUD DE ORDEN PROVISIONAL DE CESE Y DESISTA AL AMPARO DE LA REGLA 11** **LEY NÚM. 226 DE 12 DE AGOSTO DE 1999, SEGÚN ENMENDADA, CONOCIDA COMO *"LEY DE LA COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO"*; ET ALS.**

URGENTE QUERELLA

I. COMPARECENCIA

COMPARECE, **NFENERGÍA LLC** (en adelante, "NFEnergía"), operadora de la terminal de gas natural licuado ubicada en la Bahía de Puerto Nuevo, San Juan, por conducto de **Carlos Faris, Terminal Manager y Facility Security Officer de la instalación**, quien muy respetuosamente EXPONE, ALEGA y SOLICITA:

II. BASE LEGAL

Esta Querella se presenta al amparo de la **Regla 10** del **Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico**, Reglamento Núm. 6643 del Departamento de Estado, adoptado el 25 de marzo de 2003 y radicado el 17 de junio de 2003, y de la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico, Ley Núm. 38-2017, 3 L.P.R.A. §§ 9601 *et seq.* Se solicita la celebración de vista adjudicativa conforme a dicha Regla 10.

En la alternativa, y para el caso de que esta Honorable Comisión determine que los hechos expuestos configuran una situación de las contempladas en la **Regla 11.1** del referido Reglamento, NFEnergía solicita la emisión de una orden provisional de cese y desista conforme a dicha Regla. Los fundamentos de esta solicitud alternativa se exponen en la Sección VIII de este escrito.

III. RELACIÓN DE HECHOS

1. NFEnergía opera la terminal de gas natural licuado ubicada en los muelles Alpha, Bravo y Charlie de la Bahía de Puerto Nuevo, San Juan, la cual suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico.

2. El 10 de julio de 2026, NFEnergía solicitó a la San Juan Pilot Station la maniobra de intercambio de embarcaciones para el domingo, 19 de julio de 2026. La solicitud se cursó con nueve (9) días de antelación a la fecha interesada.

3. Con posterioridad a dicha solicitud, NFEnergía cursó tres (3) comunicaciones a la San Juan Pilot Station consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18 de julio de 2026: la primera el 13 de julio de 2026, mediante correo electrónico; la segunda el 14 de julio de 2026, en seguimiento a la anterior; y la tercera el 17 de julio de 2026, reiterando la consulta. Ninguna de las tres comunicaciones fue contestada. Dichas comunicaciones se acompañan como Anejo D.

4. El 17 de julio de 2026 se agotó el suministro disponible en la terminal. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 de julio de 2026.

5. En la mañana del domingo 19 de julio de 2026, la embarcación **M/V ENERGOS MARIA** ejecutó su maniobra de salida del Puerto de San Juan y quedó desatracada de la terminal. Dicha maniobra fue **asistida por un práctico de la San Juan Pilot Station**.

6. Aproximadamente a las 7:35 de la mañana de ese mismo domingo 19 de julio de 2026, **con posterioridad a la ejecución de la maniobra de salida**, la San Juan Pilot Station comunicó a NFEnergía que cancelaba la maniobra de entrada de la embarcación de relevo por razón de las condiciones del tiempo.

7. NFEnergía consigna el hecho sin llegar a conclusión alguna: en la mañana del 19 de julio de 2026 se ejecutó una maniobra de salida asistida por un práctico, y en esa misma mañana se denegó la maniobra de entrada invocando las condiciones del tiempo. NFEnergía solicita que esta Honorable Comisión requiera la explicación técnica de esa diferencia.

8. Al mediodía del domingo 19 de julio de 2026, mediante comunicación electrónica de la San Juan Pilot Station suscrita por el señor Oscar González de dicha estación, se informó a NFEnergía que la ventana asignada para la maniobra de entrada sería el **martes, 21 de julio de 2026, a las 0600 horas**, sujeta a que las condiciones del tiempo lo permitan. Dicha comunicación se acompaña como Anejo B.

9. La embarcación de relevo, **M/V ENERGOS PRINCESS**, permanece a la espera de autorización para ejecutar la maniobra de entrada. La terminal se encuentra actualmente **sin embarcación de suministro atracada** desde la mañana del domingo 19 de julio de 2026.

El parámetro invocado para denegar la maniobra

10. La denegación de la maniobra por razón de las condiciones del tiempo se fundamenta en la aplicación de guías operacionales conforme a las cuales la entrada únicamente se permite con vientos sostenidos no mayores de **diez (10) nudos**.

11. NFEnergía desconoce el instrumento en que dicho parámetro tiene su origen. Consta a NFEnergía que el parámetro de diez (10) nudos **no ha sido adoptado por esta**

Honorable Comisión mediante reglamento, resolución ni determinación alguna, ni le ha sido notificado conforme al Artículo 8(d) de la Ley Núm. 226.

12. El parámetro se está aplicando de forma uniforme y prospectiva a toda maniobra, con independencia de las circunstancias particulares de cada tránsito. Así se desprende de que la ventana asignada para el martes 21 de julio se comunicara desde el mediodía del domingo 19, esto es, con más de cuarenta y ocho horas de antelación y sobre la base de un pronóstico.

13. Conforme a los datos publicados por el *Caribbean Coastal Ocean Observing System* (CARICOOS) para la estación de observación de San Juan, al 19 de julio de 2026 el pronóstico de viento reflejaba aproximadamente 14.86 nudos del este, con condiciones sustancialmente similares proyectadas para el 20 de julio de 2026. Dichos datos se acompañan como Anejo A.

La cancelación de la ventana del 21 de julio de 2026

14. El lunes, 20 de julio de 2026, NFEnergía comunicó a la San Juan Pilot Station que los valores de viento observados corrían aproximadamente dos (2) nudos por debajo de los valores pronosticados, y solicitó que se reevaluara la posibilidad de adelantar la maniobra de entrada. No se ejecutó maniobra alguna ese día.

15. El martes, 21 de julio de 2026, en la mañana, la San Juan Pilot Station canceló la **solicitud de servicio núm. 15213**, correspondiente a la ventana que había sido asignada para ese mismo día a las 0600 horas. El fundamento comunicado fue la **obstrucción de las luces de rango del Army Terminal** por razón de la presencia de una barcaza de Trailer Bridge.

16. La ventana asignada correspondía a las 0600 horas. La cancelación se comunicó a las 5:20 de la mañana. Conforme a la información de que dispone NFEnergía, la referida barcaza arribó a su posición a las **0400 horas** del 21 de julio de 2026, esto es, dos horas antes del inicio de la ventana asignada, y permanece en posición al momento de presentarse este escrito. NFEnergía solicita que se consigne la hora en

que dicha embarcación arribó a la posición que ocupa y el momento en que su presencia fue conocida por la parte querellada.

17. NFEnergía consigna que, durante el intervalo transcurrido entre el inicio de la ventana asignada y la comunicación de la cancelación, no le fue informada gestión alguna de coordinación, ni medida operacional o de mitigación evaluada a los fines de permitir la ejecución de la maniobra.

18. En la misma comunicación se asignó una nueva ventana para el **miércoles, 22 de julio de 2026, a las 0830 horas**.

La recurrencia de la condición invocada y la coordinación de movimientos

19. La obstrucción de las luces de rango en dicho tramo no constituye un evento aislado. La Carta de Recomendación emitida por la Guardia Costera de los Estados Unidos el 12 de enero de 2026, en su Sección 4.A.iii, consigna que la luz trasera de rango de entrada, identificada en el USCG Light List bajo el núm. 30870, así como su tablero diurno, permanecen obstruidos múltiples días por semana, en ocasiones por períodos mayores de veinticuatro (24) horas, durante operaciones de carga de una instalación cercana. Dicho documento se acompaña como Anejo H.

20. NFEnergía consigna dicho extremo como hecho documentado por la autoridad federal, sin imputación alguna a la parte querellada. Del mismo se deriva una cuestión de orden operacional que NFEnergía somete a esta Honorable Comisión: si existe algún procedimiento de coordinación entre la organización de practicaje, el despacho portuario y los operadores de muelles a los fines de la programación de movimientos en dicho tramo, y en qué consiste.

21. Tratándose de una condición que la autoridad federal documenta como recurrente, la existencia o inexistencia de tal procedimiento es pertinente a la prestación del servicio conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226. De existir, procede que se identifique y que se consigne su aplicación al caso concreto. De no existir, ello constituye materia propia de la facultad reglamentaria que el Artículo 5 confiere a esta Comisión.

Las condiciones de navegación al día de hoy

22. Al día de hoy, 21 de julio de 2026, los datos publicados por el *Caribbean Coastal Ocean Observing System* (CARICOOS) para la estación San Juan NAVAID reflejan, a las 12:00 del mediodía, un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas observadas de 8.40 nudos, frente a un valor pronosticado de 11.38 nudos del NE. Dichos datos se acompañan como Anejo A-1.

23. Las condiciones así observadas se mantienen por debajo de cualquier parámetro que haya sido invocado respecto de este tipo de maniobra, incluido el de diez (10) nudos de viento sostenido y quince (15) nudos de ráfaga a que se hace referencia en la Sección VII de este escrito. La curva de pronóstico publicada para el resto del día no proyecta deterioro de dichas condiciones.

24. NFEnergía consigna, asimismo, que los valores observados se sitúan sustancialmente por debajo de los valores pronosticados, lo que replica la condición que ya había comunicado el 20 de julio de 2026. De ello se sigue una cuestión que NFEnergía somete a esta Honorable Comisión: si la evaluación de las ventanas de maniobra se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

25. En el día de hoy, 21 de julio de 2026, NFEnergía cursó comunicación escrita a la San Juan Pilot Station solicitando la reevaluación de las alternativas operacionales disponibles a los fines de permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el transcurso del día, acompañada de una solicitud de información sobre los extremos aquí expuestos. Al momento de presentarse este escrito no se ha recibido respuesta. Dicha comunicación se acompaña como Anejo I.

La designación de práctico alterno vigente

26. Esta Honorable Comisión designó formalmente al **Capitán César Montes** como **Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan**, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025, conforme a la Ley Núm. 226-1999 y la normativa vigente. Dicha designación fue confirmada por escrito mediante comunicación oficial de la Comisión del 25 de septiembre de 2025, que se acompaña como Anejo C.

27. En dicha comunicación, esta Comisión dejó constancia oficial de la amplia experiencia del Capitán Montes, de más de veinte (20) años como piloto en San Juan, así como de su vasta experiencia en embarcaciones de LNG/GNL en los puertos del sur, y reconoció expresamente su pericia y compromiso con la seguridad de la navegación y el interés público.

28. Conforme al texto de la propia designación, esta habilita al Capitán Montes para ejercer como Práctico Alterno en San Juan **cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad**. El estándar de activación así fijado por esta Comisión no exige la declaración de una emergencia ni la indisponibilidad absoluta de la totalidad de los prácticos: la solicitud es, por sus propios términos, causa suficiente de activación.

IV. CUESTIÓN PLANTEADA

1. NFEnergía no cuestiona los datos de viento observados ni pronosticados, que son públicos y verificables. NFEnergía reconoce que el práctico y el Capitán del buque ejercen juicio profesional respecto de la seguridad de una maniobra concreta en un momento determinado, y no pretende sustituir ese juicio. Ese juicio, sin embargo, se ejerce dentro del marco que la Ley Núm. 226 establece: sujeto al deber de prestar el servicio conforme al Artículo 4(a), al deber de ajustarse a los efectos previsibles del viento conforme al Artículo 16(a)(1), y a la supervisión de esta Comisión conforme al Artículo 5. Lo que NFEnergía no reconoce es que dicho juicio pueda ejercerse mediante parámetros numéricos de aplicación general no adoptados mediante reglamentación, ni que su invocación releve de exponer el fundamento correspondiente.

2. Lo que NFEnergía somete a la consideración de esta Honorable Comisión es distinto y más acotado. Un parámetro numérico general, aplicado de modo uniforme y prospectivo a toda maniobra y comunicado con más de cuarenta y ocho horas de antelación sobre la base de un pronóstico, **no es un juicio de seguridad evaluado caso a caso**: es una regla de tránsito.

3. Conforme al Artículo 5 de la Ley Núm. 226, las reglas de tránsito las establece esta Comisión. Y conforme al Artículo 4(a), las excepciones al deber de prestar el servicio son únicamente las razones de seguridad que impidan hacerlo y aquellas otras que **la Comisión** determine por reglamento.

4. La cuestión, por tanto, es si el parámetro de diez (10) nudos se invoca como razón de seguridad evaluada en el caso concreto, en cuyo caso procede que se exponga su fundamento técnico particular, o como norma de aplicación general, en cuyo caso procede que se identifique el instrumento que la adoptó y la autoridad que la promulgó.

5. NFEnergía anticipa que pudiera responderse que la denegación no descansó en parámetro numérico alguno, sino en el ejercicio del juicio profesional del práctico en cada caso concreto. De ser esa la respuesta, NFEnergía no la impugna en su premisa: el juicio profesional del práctico existe y esta Comisión no está llamada a sustituirlo.

6. Ahora bien, de invocarse el juicio profesional caso a caso como fundamento de la denegación, cuatro consecuencias se siguen necesariamente.

La primera es que ese juicio debe haberse ejercido **respecto de cada ocasión** en que la maniobra fue denegada o aplazada, y sobre condiciones concretas evaluadas en el momento correspondiente. Procede entonces que se consigne, respecto de cada uno de los días 19, 20 y 21 de julio de 2026, las condiciones específicas evaluadas, el momento de la evaluación y el fundamento técnico de la determinación adoptada. Procede igualmente que se consigne el trámite dado a las tres comunicaciones cursadas los días 13, 14 y 17 de julio de 2026, ninguna de las cuales fue contestada.

La segunda es que el juicio así ejercido debe explicar **la diferencia** entre la determinación adoptada respecto de la maniobra de salida de la M/V ENERGOS MARIA, ejecutada con asistencia de práctico en la mañana del 19 de julio de 2026, y la adoptada esa misma mañana respecto de la maniobra de entrada solicitada.

La tercera es que un juicio profesional ejercido sobre condiciones concretas **no se anticipa con más de cuarenta y ocho horas**. Procede entonces que se explique sobre qué

base se asignó, desde el mediodía del domingo 19 de julio de 2026, una ventana correspondiente al martes 21 de julio de 2026, y en qué se distingue esa asignación anticipada de la aplicación de un parámetro general.

La cuarta es que, habiéndose invocado el 21 de julio de 2026 un fundamento de naturaleza distinta a las condiciones meteorológicas, procede que se consigne por qué la condición invocada no fue advertida con anterioridad al vencimiento de la ventana asignada, y qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo.

7. A lo anterior se añade que los fundamentos invocados han sido de naturaleza sucesivamente distinta, lo que hace más exigible su consignación individual: un juicio ejercido caso a caso respecto de condiciones cambiantes debe poder identificarse respecto de cada ocasión. En síntesis, cualquiera que sea la caracterización que se ofrezca, subsiste el deber de exponer el fundamento. Si se invoca norma de aplicación general, procede identificar el instrumento que la adoptó. Si se invoca razón de seguridad conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226, procede exponer las condiciones evaluadas y el análisis realizado en cada ocasión. Lo que no resulta compatible con el deber que impone dicho Artículo es la denegación reiterada sin fundamento consignado.

V. FUNDAMENTO ESTATUTARIO

A. El deber de prestar el servicio y las únicas excepciones admisibles

1. El Artículo 4 de la Ley Núm. 226 de 12 de agosto de 1999, 23 L.P.R.A. §361a, establece que ninguna persona podrá ejercer el practicaje en los puertos de Puerto Rico a menos que cumpla con los deberes que allí se enumeran. El primero de ellos, el inciso (a), es el de **prestar el servicio a toda aquella persona que lo solicite**.

2. El mismo inciso (a) contempla únicamente dos excepciones a ese deber: las **razones de seguridad que impidan hacerlo**, y **aquellas otras que la Comisión determine por reglamento**. El Artículo 4 cierra disponiendo que el incumplimiento de las obligaciones allí dispuestas conlleva la acción disciplinaria correspondiente.

3. De la estructura del Artículo 4(a) se siguen dos consecuencias. La primera es que la prestación del servicio es la regla y la denegación la excepción, de modo que corresponde a quien deniega exponer el fundamento de la excepción invocada. La segunda es que la segunda categoría de excepciones admisibles es la que **la Comisión** determine por reglamento, y no la que determine la organización de practicaje mediante guías propias.

B. La facultad de establecer reglas de tránsito reside en la Comisión

4. El Artículo 5 de la Ley Núm. 226, 23 L.P.R.A. §361b, crea esta Comisión para **autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones** sobre el practicaje, y dispone que tendrá la autoridad para **establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito**, y que **adoptará y promulgará un reglamento de tránsito marítimo**. El mismo artículo le confiere los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla.

5. El Artículo 4(b) refuerza esta distribución de competencias en términos expresos: los prácticos **quedan impedidos de determinar unilateralmente** las tarifas u otros cargos, correspondiendo esa determinación a la Comisión. Si el legislador prohibió de forma expresa la determinación unilateral en materia económica, con mayor razón no cabe admitirla en materia de reglas de tránsito, respecto de la cual el Artículo 5 asigna la facultad a este organismo de modo directo.

6. El Artículo 4(c) dispone que los prácticos adquirirán y mantendrán el sistema de despacho y demás facilidades **bajo la supervisión de la Comisión**. La coordinación de asignaciones y ventanas de maniobra se ejerce, por tanto, bajo supervisión de este organismo y no de forma autónoma.

7. El Artículo 8(d) dispone que, dentro de los catorce (14) días siguientes a cada reunión, la Comisión emitirá un reporte escrito a cada práctico explicando cualquier acción tomada, **si se tomare alguna determinación que afecte las condiciones de practicaje**. Un parámetro que condiciona la ejecución de maniobras de entrada afecta

las condiciones de practicaje. De haber sido adoptado por esta Comisión, existiría el reporte correspondiente y NFEnergía podría identificarlo.

C. El deber de ajustarse a las condiciones de viento previsibles

8. El Artículo 16(a)(1) de la Ley, 23 L.P.R.A. §361m, configura como fundamento de acción disciplinaria el **faltar al no tomar precauciones o hacer ajustes o concesiones para los efectos que sean previsibles del viento, corrientes y mareas**.

9. La formulación estatutaria es significativa. El deber que la ley impone frente al viento previsible es el de **ajustarse**, esto es, adoptar las precauciones y concesiones que la condición requiera. La ley contempla el ajuste operacional como respuesta al viento previsible, y no la abstención prospectiva del servicio por periodos de días.

D. La figura del práctico designado y la política pública de la Ley

10. El Artículo 2(b) de la Ley Núm. 226, 23 L.P.R.A. §361, define el término **Práctico** de modo que comprende expresamente al **práctico local licenciado o el práctico designado certificado**. La figura del práctico designado es, por tanto, una categoría reconocida en el propio texto de la ley y no una creación administrativa. El Capitán César Montes, en su condición de Práctico Alterno designado por esta Comisión, es práctico para todos los efectos de la Ley Núm. 226.

11. El Artículo 10 de la Ley, 23 L.P.R.A. §361g, dispone que la Comisión determinará el número de prácticos en cada puerto y expedirá las licencias y certificados que estime necesarios **a base de la demanda de los servicios de practicaje para velar por el interés público de mantener servicios de practicaje eficientes y seguros**.

12. El Artículo 3(a) declara que el practicaje es un **servicio esencial, de tal importancia, que su existencia continua debe estar garantizada por las leyes de Puerto Rico**. El Artículo 3(b) determina que se optó por la **reglamentación económica, más bien que la competencia en el mercado**, como mecanismo para proteger la salud pública, la seguridad y el beneficio público. El Artículo 3(c) expresa que la Ley pretende

que se preste un servicio de practicaje **confiable, estable, económico y seguro** en los puertos de Puerto Rico.

13. De esa opción legislativa se sigue una consecuencia. Habiendo el legislador excluido la competencia como mecanismo de disciplina del servicio, la reglamentación por esta Comisión es el único instrumento disponible para asegurar su prestación continua y confiable. Un espacio en el que el prestador del servicio fija sus propios parámetros operacionales, sin revisión de este organismo, no satisface el esquema que la Ley Núm. 226 diseñó.

VI. PRECEDENTE APLICABLE

1. La cuestión que aquí se plantea no es nueva ante esta Comisión ni ante nuestros tribunales. En ***Joint Concession Management LLC et al. v. Comisión de Practicaje de Puerto Rico***, KLRA202300433, Sentencia de 29 de septiembre de 2023, el Tribunal de Apelaciones atendió la validez de unas guías operacionales sometidas por la San Juan Bay Pilots Corporation a esta Comisión, aplicables a maniobras en los muelles de Puerto Nuevo A y B y en el Cataño Oil Dock, que incluían parámetros de viento entre sus condiciones.

2. El procedimiento se originó mediante **Querella** presentada ante esta Comisión el 22 de marzo de 2022, identificada como CPPR Q2022-001, por usuarios de los muelles afectados.

3. Ante el Tribunal de Apelaciones, esta Comisión sostuvo que dichas guías no constituían regla ni reglamento, sino un documento guía cuyo propósito era informar la discreción de los prácticos, y que no estaba facultada para reglamentar dicha discreción. **El Tribunal rechazó ese planteamiento.**

4. El Tribunal reiteró el principio de que **el nombre no hace la cosa**, y resolvió que, indistintamente de la denominación que se otorgue a unas guías, corresponde examinar su alcance y aplicabilidad para determinar si constituyen reglas legislativas sujetas al procedimiento de reglamentación de la Ley Núm. 38-2017.

5. El criterio adoptado fue el siguiente: al añadir restricciones sobre **cómo, cuándo y bajo qué circunstancias** los prácticos podrán ejecutar maniobras en dichos muelles, se enmienda el Reglamento Núm. 7214 de 31 de agosto de 2006, conocido como las *Reglas de Tránsito en los Puertos de Puerto Rico de 2006*, que dispone las reglas de tránsito y establece normas con fuerza de ley para toda persona que ejerza el practicaje en los puertos de Puerto Rico. Se crean así requisitos adicionales de aplicación general para todo individuo o ente que lleve a cabo el practicaje en el área del Puerto de San Juan.

6. El Tribunal fue expreso en cuanto al elemento determinante: por cuanto lo aprobado en las guías afecta las reglas de tránsito en los canales del Puerto de San Juan, **y sin su cumplimiento no se provee el servicio de practicaje**, resultaba obligatorio cumplir con las garantías mínimas del proceso de reglamentación.

7. En consecuencia, el Tribunal **declaró nulas** las guías, por constituir enmiendas al Reglamento Núm. 7214 adoptadas sin cumplir con el procedimiento de reglamentación formal. Conforme a la Sección 2.7(a) de la Ley Núm. 38-2017, 3 L.P.R.A. §9617(a), una regla o reglamento que no cumpla sustancialmente con dicho estatuto es nulo.

8. La aplicación al presente caso es directa. El parámetro de diez (10) nudos condiciona **cuándo y bajo qué circunstancias** se ejecutan maniobras de entrada en el Puerto de San Juan, y sin su cumplimiento no se provee el servicio de practicaje a la M/V ENERGOS PRINCESS. Bajo el criterio de *Joint Concession Management*, se trata de materia reglamentaria sujeta al procedimiento de la Ley Núm. 38-2017, con independencia de que se le denomine guía operacional.

9. NFEnergía no solicita en este escrito una declaración de nulidad, remedio cuya competencia corresponde al foro apelativo conforme a la Sección 2.7(b) de la Ley Núm. 38-2017. Lo que solicita es el paso previo y necesario: que se identifique el instrumento en que el parámetro consta y la autoridad que lo adoptó, de modo que pueda determinarse si se trata de una regla sujeta a dicho procedimiento o de un juicio de seguridad evaluado en el caso concreto.

VII. EL PARÁMETRO INVOCADO Y SU ESTADO ANTE ESTA COMISIÓN

1. El parámetro de diez (10) nudos invocado para denegar la maniobra consta en el documento titulado ***Safety and Navigation Guidelines***, adoptado y publicado por la San Juan Bay Pilots Association el **14 de febrero de 2026**. Dicho documento se acompaña como Anejo E.

2. En su Anexo B, bajo el epígrafe *LNG Vessels*, subsección *Environmental Conditions*, dicho documento dispone que los movimientos de buques de gas natural licuado se conducirán únicamente de día, cuando los vientos sostenidos no excedan **diez (10) nudos**, con ráfagas no mayores de quince (15) nudos, y con visibilidad no menor de tres (3) millas náuticas.

3. El propio documento identifica su origen y su procedimiento de adopción. Su Sección 19 dispone que es mantenido por el *Safety Committee* de la asociación, que las enmiendas pueden ser propuestas por cualquier práctico comisionado, y que los cambios que afecten requisitos de remolcadores, escolta o restricciones de navegación pueden implementarse de inmediato. Su Sección 20 consigna que fue aprobado por la **San Juan Bay Pilots Association** el 14 de febrero de 2026. No consta intervención alguna de esta Comisión en su adopción.

4. El propio documento se autodescribe, en el mismo Anexo B, como constitutivo de los **estándares operacionales mínimos** acordados por la asociación. Esa formulación es la propia de una norma de aplicación general, y no la de un juicio de seguridad evaluado en el caso concreto.

5. El estado reglamentario de dicho documento ha sido objeto de determinación por esta propia Comisión. Conforme surge del *Informe de la Oficial Examinadora* de 6 de julio de 2026 en el caso **CPPR 2026-002**, que se acompaña como Anejo F, esta Comisión celebró reunión extraordinaria el **26 de mayo de 2026** en la que, por votación mayoritaria, determinó que las referidas *Safety and Navigation Guidelines* **constituían normas de aplicación general que no fueron adoptadas conforme a los procedimientos de reglamentación establecidos por la Ley**.

6. En consecuencia de dicha determinación, el 18 de junio de 2026 esta Comisión emitió Resolución y Orden Provisional de cese y desista dirigida a la San Juan Bay Pilots, sus oficiales, directores, prácticos, empleados, agentes y representantes, ordenándoles cesar y desistir de implantar, exigir, aplicar o hacer cumplir las referidas Guías **como condición para la prestación de servicios de practicaje o para el movimiento, tránsito o desatraque de embarcaciones en la Bahía de San Juan**. La misma orden dispuso que dicha entidad **se abstendrá de rehusar, limitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías**.

7. Con posterioridad a la vista celebrada el 25 de junio de 2026, la Oficial Examinadora designada sometió el referido Informe de 6 de julio de 2026, mediante el cual recomienda dejar sin efecto la Orden Provisional. NFEnergía consigna los siguientes extremos, que surgen del propio texto del Informe.

En primer lugar, dicho Informe constituye una recomendación de una Oficial Examinadora designada, la cual **no ha sido acogida por esta Honorable Comisión**. No existe, por tanto, adjudicación que haya dejado sin efecto la Orden Provisional de 18 de junio de 2026, la cual permanece vigente. En segundo lugar, el propio Informe expresa que la Resolución de Cese y Desista **no constituye una adjudicación final sobre la validez o nulidad de las Guías**, y que el objeto de la vista celebrada no fue adjudicar en sus méritos finales la validez, nulidad, legalidad o carácter *ultra vires* de las mismas.

En tercer lugar, la propia recomendación se formula **hasta que se celebre la vista conforme la Regla 10 del Reglamento de la Comisión o se resuelva el pleito pendiente en el Tribunal**, de modo que el Informe reconoce expresamente la subsistencia del trámite bajo la Regla 10.

NFEnergía no comparte la lectura que en dicho Informe se hace del alcance de la Regla 11.1 del Reglamento Núm. 6643, por los fundamentos que expone en la Sección VIII de este escrito. En todo caso, esa cuestión es ajena a la presente Querella, que se presenta al amparo de la Regla 10 y descansa en hechos distintos y en un fundamento estatutario propio.

8. Sea cual fuere el estado procesal de aquella orden provisional, la determinación adoptada por esta Comisión el 26 de mayo de 2026 en cuanto a la naturaleza reglamentaria de las Guías no ha sido revocada ni dejada sin efecto. NFEnergía trae este antecedente a la atención de esta Comisión por su pertinencia al asunto de epígrafe, y no como fundamento único de los remedios que solicita, los cuales descansan en el Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226 y en los hechos expuestos en la Sección III.

9. NFEnergía desconoce si esta Honorable Comisión ha adoptado la recomendación contenida en el Informe de 6 de julio de 2026. De no haber sido adoptada, la Resolución y Orden Provisional de 18 de junio de 2026 permanecería vigente, y de ello se seguiría que la aplicación del parámetro a que se refiere la Sección III de este escrito, ocurrida los días 19 y 20 de julio de 2026, se habría producido con posterioridad a una orden de esta Comisión que dispone abstenerse de rehusar, limitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías. NFEnergía no formula alegación de incumplimiento, por desconocer el estado procesal de dicha orden, y solicita que esta Honorable Comisión determine el efecto que corresponda.

VIII. FUNDAMENTO DE LA URGENCIA

1. La terminal de NFEnergía suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico. Dicho suministro se produce en el contexto de un estado de emergencia energética declarado por el Gobierno de Puerto Rico y vigente al día de hoy, conforme al Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016 de 2 de abril de 2025, que se acompaña como Anejo G. La interrupción prolongada de la maniobra de entrada de la embarcación de relevo incide de forma directa sobre la continuidad de ese suministro.

2. Al momento de presentarse este escrito han transcurrido cuatro (4) días desde el agotamiento del suministro y dos (2) días desde que la terminal quedó sin embarcación de suministro atracada. De mantenerse la ventana asignada para el 22 de

julio de 2026, esa condición se extenderá por un día adicional, sin que exista garantía de que dicha ventana se ejecute.

3. Las maniobras de esta naturaleza se ejecutan durante horas diurnas, lo que limita materialmente el número de ventanas disponibles en cada ciclo de veinticuatro horas y agrava el efecto acumulativo de cada aplazamiento.

4. Por tal razón, NFEnergía solicita que esta Honorable Comisión atienda la presente Querella con carácter de urgencia y en el día de hoy, a los fines de que la maniobra pueda ejecutarse durante las horas diurnas restantes, en las que las condiciones observadas lo permiten conforme a lo expuesto en la Sección III.

5. NFEnergía consigna que la controversia que aquí se plantea es susceptible de repetirse evadiendo revisión. Cada ventana de maniobra se agota en el transcurso de horas, de modo que ninguna subsiste el tiempo que requiere un trámite adjudicativo. La reiteración no es hipotética: consta de los hechos expuestos que la maniobra ha sido denegada o aplazada los días 19, 20 y 21 de julio de 2026, con fundamentos de naturaleza distinta en cada ocasión, y que se ha asignado una nueva ventana para el 22 de julio de 2026. Por tal razón, los remedios que se solicitan se formulan tanto respecto del día de hoy como respecto de toda ventana subsiguiente mientras persista la condición.

Fundamento de la solicitud alternativa al amparo de la Regla 11

En la alternativa, y para el caso de que esta Honorable Comisión determine que procede el trámite de la Regla 11.1 del Reglamento Núm. 6643, NFEnergía expone lo siguiente.

La Regla 11.1 contempla **dos supuestos disyuntivos**. El primero es que se cause o pueda causar **un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular**. El segundo es que exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico. Basta la configuración de cualquiera de los dos.

En cuanto al primer supuesto, el daño se produce sobre una entidad en particular y sobre una instalación portuaria determinada: la terminal de NFEnergía en la Bahía de Puerto Nuevo permanece sin embarcación de suministro atracada desde la mañana del 19 de julio de 2026, y la M/V ENERGOS PRINCESS permanece impedida de ejecutar su maniobra de entrada tras tres aplazamientos sucesivos.

En cuanto al segundo supuesto, la configuración del peligro inminente para la seguridad y el bienestar del pueblo de Puerto Rico no descansa en una alegación de NFEnergía, sino en una **declaración oficial y vigente del Gobierno de Puerto Rico**.

Mediante el **Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016** de 2 de abril de 2025, la Gobernadora de Puerto Rico modificó y amplió el **estado de emergencia energética** de Puerto Rico. Dicha Orden Ejecutiva se acompaña como Anejo G y permanece vigente conforme a su Sección 11ª, la cual dispone que se mantendrá en vigor hasta que sea expresamente enmendada o revocada.

En sus determinaciones, la referida Orden Ejecutiva consigna que **la energía eléctrica es un servicio esencial e indispensable para garantizar la seguridad ciudadana**, la operación de actividades comerciales e industriales, y el funcionamiento de infraestructura crítica como sistemas de agua, telecomunicaciones y otros servicios básicos. Consigna, asimismo, que el Gobierno de Puerto Rico tiene el deber constitucional de salvaguardar el orden público y de proteger la vida, la seguridad y los bienes de todos sus ciudadanos.

La misma Orden Ejecutiva documenta la magnitud del déficit: la capacidad total de generación apenas alcanza los tres mil megavatios (3,000 MW) frente a los cinco mil quinientos megavatios (5,500 MW) que, conforme a la propia Orden Ejecutiva, los estándares y mejores prácticas de la industria energética requieren para atender la demanda continua y los picos de consumo, lo que representa una deficiencia estimada de aproximadamente **treinta y tres por ciento (33%)**. Consigna además que dicha deficiencia ha provocado múltiples eventos de relevo de carga.

En su Sección 1ª, la Orden Ejecutiva declara imperativo, entre otras medidas, **realizar reparaciones mayores a las unidades de generación que operan a base de combustibles fósiles, tales como *"Ultra Low Sulfur Diesel"*, gas natural, y *"Bunker C"***, y ordena acelerar los trabajos correspondientes **con el propósito de mitigar los riesgos asociados a fallas en el sistema y garantizar la continuidad del servicio**.

De lo anterior se sigue la configuración del segundo supuesto de la Regla 11.1. La terminal de NFEnergía suple gas natural a instalaciones de generación eléctrica en Puerto Rico. Ese suministro se produce dentro de un sistema eléctrico respecto del cual el Gobierno de Puerto Rico ha declarado un estado de emergencia vigente, ha determinado una deficiencia de generación de aproximadamente treinta y tres por ciento, y ha calificado el servicio como esencial e indispensable para la seguridad ciudadana. La interrupción de la maniobra de entrada de la embarcación de suministro incide de forma directa sobre la continuidad de ese servicio.

NFEnergía no sostiene que la denegación de una maniobra concreta produzca por sí sola una interrupción del servicio eléctrico. Lo que sostiene es que, existiendo una emergencia energética oficialmente declarada y un déficit de generación documentado por el propio Gobierno, la afectación de la continuidad del suministro de gas natural a las unidades de generación no puede caracterizarse como un daño de naturaleza puramente económica. El bien jurídico afectado es el que la Orden Ejecutiva identifica: la seguridad ciudadana y el funcionamiento de la infraestructura crítica.

NFEnergía consigna, además, que ha comparecido ante esta Comisión de inmediato a la ocurrencia de los hechos que motivan este escrito. La denegación más reciente ocurrió en la mañana del 21 de julio de 2026 y este escrito se presenta ese mismo día. No media aquí demora que desmienta la urgencia invocada.

IX. SÚPLICA

POR TODO LO CUAL, NFEnergía respetuosamente solicita de esta Honorable Comisión que:

1. ORDENE, con carácter inmediato, que se evalúe y ejecute la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, en cualquier ventana diurna en que las condiciones de navegación lo permitan, sin que la asignación de la ventana correspondiente al 22 de julio de 2026 opere como renuncia a dicha evaluación, y sin que lo aquí solicitado se entienda como sustitución del juicio profesional del práctico respecto de la seguridad de la maniobra concreta.

2. ORDENE que, mientras persista la condición expuesta, se evalúe y ejecute la maniobra en toda ventana diurna subsiguiente en que las condiciones de navegación lo permitan.

3. REQUIERA que, de no ejecutarse la maniobra durante el día de hoy, se consigne por escrito en el mismo día las condiciones específicas evaluadas, el momento de la evaluación, el práctico que la realizó y el fundamento técnico concreto de la determinación adoptada.

4. REQUIERA confirmación expresa y por escrito de si algún práctico licenciado disponible está en posición de ejecutar la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS bajo las condiciones existentes y pronosticadas. De ser negativa la respuesta, que se identifique a los prácticos consultados y se consigne el fundamento individual de cada negativa, con expresión de las condiciones evaluadas en cada caso.

5. CONSULTE al práctico alterno designado por esta Comisión para el Puerto del Norte/San Juan, de resultar negativa la respuesta al requerimiento del inciso anterior o de no obtenerse dicha respuesta dentro del término perentorio que se conceda, si estaría en posición de ejecutar la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS bajo las condiciones existentes y pronosticadas. La designación de práctico alterno para dicho puerto consta ejercida por esta propia Comisión mediante comunicación de 25 de septiembre de 2025, que se acompaña como Anejo C. NFEnergía deja a la discreción de esta Comisión la identificación del práctico alterno que habrá de ser consultado.

6. ACTIVE la designación de práctico alterno para el Puerto del Norte/San Juan, de resultar afirmativa la respuesta a la consulta del inciso anterior, a los fines de que la maniobra de entrada de la M/V ENERGOS PRINCESS sea ejecutada tan pronto las condiciones lo permitan. NFEnergía formula por este medio la solicitud a que se refiere el propio texto de la designación, conforme al cual esta habilita su ejercicio cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad.

7. REQUIERA a los prácticos y a la organización de practicaje que presta servicio en el Puerto de San Juan que precisen **por escrito** si el parámetro de vientos sostenidos no mayores de diez (10) nudos se invoca como razón de seguridad evaluada en el caso concreto, conforme al Artículo 4(a) de la Ley Núm. 226, o como norma de aplicación general.

8. REQUIERA, de invocarse como norma de aplicación general, que se identifique el instrumento en que dicho parámetro consta, su fecha de adopción, la autoridad que lo promulgó y los estudios o análisis técnicos que lo sustentan.

9. REQUIERA que se informe por escrito bajo qué condiciones de viento se ejecutó la maniobra de salida asistida por práctico de la M/V ENERGOS MARIA en la mañana del 19 de julio de 2026, y el fundamento técnico de la diferencia entre dichas condiciones y las invocadas ese mismo día para denegar la maniobra de entrada.

10. REQUIERA que se consigne por escrito el trámite dado a las tres comunicaciones cursadas por NFEnergía los días 13, 14 y 17 de julio de 2026, ninguna de las cuales fue contestada, así como el procedimiento y el término aplicables a las solicitudes de esta naturaleza.

11. REQUIERA que se consigne por escrito la hora en que la barcaza a que se refiere la Sección III arribó a la posición que ocupa, el momento en que su presencia fue conocida por la parte querellada, las gestiones de coordinación realizadas entre dicho arribo y la comunicación de la cancelación de las 5:20 de la mañana, y si existe procedimiento de coordinación con el despacho portuario o con la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico aplicable a la programación de movimientos en dicho tramo.

12. REQUIERA que se informe si la obstrucción invocada el 21 de julio de 2026 **impidió** la ejecución de la maniobra, o si la dificultó siendo susceptible de compensación mediante medidas adicionales, y qué medidas de mitigación fueron consideradas antes de adoptar la determinación.

13. REQUIERA que se informe si durante el 21 de julio de 2026 transitaron otras embarcaciones por el Army Terminal Channel encontrándose la referida barcaza en la misma posición, y de ser así, el fundamento técnico de la diferencia entre dichos tránsitos y la maniobra denegada a NFEnergía.

14. REQUIERA que se precise si la evaluación de las ventanas de maniobra se realiza sobre valores de viento observados o sobre valores pronosticados.

15. CONCEDA término perentorio para el cumplimiento de los requerimientos anteriores, atendida la urgencia expuesta.

X. RESERVA DE DERECHOS

NFEnergía presenta esta Querella sin renunciar a remedio, acción o foro alguno, y se reserva expresamente el derecho a instar los procedimientos que en derecho procedan ante esta Comisión o ante cualquier otro foro competente.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO, en San Juan, Puerto Rico, hoy **21** de julio de 2026.



Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO
NFEnergía LLC
Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo, Section 1 San Juan Harbor
San Juan, Puerto Rico 00922
Tel.: 787.425.0272 · Cel.: 786.417.0978
cfaris@newfortressenergy.com

ANEJOS

Anejo A. Datos de observación y pronóstico de viento, estación San Juan, CARICOOS, 19 de julio de 2026.

Anejo A-1. Datos de observación y pronóstico de viento, estación San Juan NAVAID, CARICOOS, 21 de julio de 2026, 12:00 del mediodía.

Anejo B. Comunicación electrónica de la San Juan Pilot Station de 19 de julio de 2026, asignando ventana del 21 de julio de 2026, 0600 horas.

Anejo C. Comunicación de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico de 25 de septiembre de 2025, confirmando la designación formal del Capitán César Montes como Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025.

Anejo D. Comunicaciones de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 13, 14 y 17 de julio de 2026, consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18 de julio de 2026.

Anejo E. Documento titulado *Safety and Navigation Guidelines*, San Juan Bay Pilots Association, de 14 de febrero de 2026. Se acompaña el Anexo B, epígrafe *LNG Vessels*, subsección *Environmental Conditions*, y las Secciones 19 y 20 del documento.

Anejo F. Informe de la Oficial Examinadora de 6 de julio de 2026, caso CPPR 2026-002, Comisión de Practicaje de Puerto Rico.

Anejo G. Boletín Administrativo Núm. OE-2025-016, Orden Ejecutiva de la Gobernadora de Puerto Rico de 2 de abril de 2025, para modificar y ampliar el estado de emergencia energética de Puerto Rico.

Anejo H. Carta de Recomendación de la Guardia Costera de los Estados Unidos de 12 de enero de 2026, Sección 4.A.iii.

Anejo I. Comunicación de NFEnergía a la San Juan Pilot Station de 21 de julio de 2026 y solicitud de información.

Outlook

Re: ENERGOS PRINCESS// Voyage 2026-004 // Notice of Readiness Tendered // 19JUL2026

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
To Energos Princess Master <energosprincess@nmm.stena.com>
Cc Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; #LNG Vessel Ops <LNGVesselOps@newfortressenergy.com>; PR-Ops-Supervisors <pr-ops-supervisors@newfortressenergy.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; #Commercial Shipping <comship@newfortressenergy.com>; _NMM Operations UK Fleet Group <NMMOperationsUKFleetGroup7@stena.com>; David Surgenor <david.surgenor1@stena.com>; EnergosOps <EnergosOps@energosinfra.com>; Mel Pinks <mpinks@energosinfra.com>; Feliks Krut <fkrut@energosinfra.com>; Armando Torres <armando@atmaritimesupply.com>; edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com <edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com>; Mcallister <dispatchpr@mcallistertowing.com>; MORANTUGPR <sanjuanops@morantug.com>

Good afternoon,

Please see below email from SJBP.

As of now, Tuesday 7/21/26 - 0600, weather conditions permitting.

Best regards
Oscar
San Juan Pilot Station

Keep in touch.

Sent from my iPhone

> On Jul 19, 2026, at 7:41 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
>
> Good morning captain,
>
> As per pilots on duty, vessel's inbound is cancelled until further notice due to windy conditions.
>
> Will revert asap with new schedule.
>
> Keep in touch.
>
> Sent from my iPhone
>
> > On Jul 19, 2026, at 7:02 AM, Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com> wrote:
> >
> > Good day all,
> >
> > Please find attached Notice Of Readiness (NOR) for the vessel Energos Princess.
> > I hereby tender the NOR on 19JUL2026 at 07:00 LT (UTC-4)
> > Vessel is ready in all respects to commence discharging her cargo as per terms, conditions and exceptions of the relevant charter party.
> >
> > Sincerely,
> >
> > Frane Maric
> >
> > Master
> > ***LNG/C Energos Princess***
> > IMO No.9253715
> > VSAT Bridge: +1 206 536 1170
> > VSAT Master Office: +1 2062748969
> > VSAT CCR: +1 206 274 8968
> > FBB Bridge: +870 773 234 657
> > Email: energosprincess@nmm.stena.com
> >
> > Please note:
> > The vessel is permanently connected via Starlink for emails. However, due to time zone differences, messages may not be answered for extended periods of anything up to 12 hours.
> > For any urgent messages requiring an immediate response – please contact Bridge or CCR via telephone.
> >
> > <1. Energos Princess NOR 19Jul2026.pdf>

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see http://www.law.cornell.edu/uscode/18/usc_sup_01_18_10_I_20_119.html Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions) 1s and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract/ E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT), 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

COMISION DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

VIA CORREO ELECTRONICO: cmontes1428@yahoo.com

25 de septiembre de 2025

Capitán César Montes
Mansiones de Vista Mar Marina
1407 Calle Marbella
Carolina, PR 00983

RE: DESIGNACION FORMAL PRACTICO ALTERNO PUERTO DE SAN JUAN

Estimado Capitán César Montes:

Por la presente se confirma su designación formal como Práctico Alterno para el Puerto del Norte/San Juan, con efectividad desde el 16 de agosto de 2025, conforme a la Ley Núm. 226-1999 y la normativa vigente.

Esta notificación deja constancia oficial de su amplia experiencia de más de veinte años como piloto en San Juan, así como de su vasta experiencia en embarcaciones de LNG/GNL en los puertos del sur, y reconoce su pericia y compromiso con la seguridad de la navegación, el interés público y su función como práctico licenciado de Puerto Rico. Esta designación le habilita para ejercer como Práctico Alterno en San Juan cuando así lo soliciten o lo requieran las circunstancias operacionales y/o de seguridad.

Agradecemos su disposición y quedamos atentos a cualquier coordinación adicional que sea necesaria en el marco de esta designación.

Cordialmente,

Lcda Jessica Ñeco Morales
Presidenta
Comisión de Practicaje de PR

P.O. BOX 9862 SAN JUAN, PR 00908 • TEL. 787-723-1982 • FAX 787-723-2179
www.comisionpracticaje.com • compracticaje@prtc.net

Fw: Energos Maria & Princess Swap

Summarize this email

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Wednesday, July 15, 2026 07:53
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Subject: Fwd: Energos Maria & Princess Swap

Fyi

Begin forwarded message:

> **From:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Date:** July 15, 2026 at 7:52:21 AM AST
> **To:** request_services@sanjuanbaypilots.com
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
> **Subject: Re: Energos Maria & Princess Swap**
>
> Good morning all,
>
> Friendly reminder on below please if any further comments.
>
> Thanks in advance.
>
> > On Jul 13, 2026, at 4:01 PM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
> >
> > Good afternoon SJBP,
> >
> > As per earlier telecom with dispatcher, we would like to reconfirm if it is not feasible to change the LNG Swap for 07/18, understanding the possibilities of adverse weather conditions.
> >
> > Thanks in advance.
> >
> > Regards,
> > ROBERTO PEREZ
> > Agency Representative
> > LAAC-Agency/ San Juan Office
> > Mobile Phone: 939-341-9176
> > Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
> > Fax:787-793-3575
> > Agency General email:agencysj@ayacol.com
> > Individual email:roberto.perez@ayacol.com

www.ayacol.com
NO LOAD IS TOO HEAVY

Outlook

Fwd: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Agency Ponce <AgencyPonce@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>

Good morning all,

Fyi on below.

Keep in touch.

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 19, 2026 at 7:56:09 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>, Pilots <request_services@sanjuanbaypilots.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.**
>
> Good morning,
>
> Service postponed due to wind conditions.
>
> Best regards
> Oscar
> San Juan Pilot Station

From: noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 7:52 AM
To: roberto.perez@ayacol.com <roberto.perez@ayacol.com>
Cc: request_services@yahoo.com <request_services@yahoo.com>
Subject: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement from SEA to Puerto Nuevo A/B NFE with service time scheduled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:00 has been cancelled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:35 when request was in status Pending .
This cancellation is not billable.

Visible in History view after cancellation: Yes

This message was auto-generated on 7/19/2026 7:52:49 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see https://www.fbi.gov/hq/nsd/surveillance/ellsberg/ellsberg1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions) Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Outlook

Fw: SJBP Job 15202 is Rejected

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

Good morning SJBP,

We are following up regarding the LNG vessel swap currently scheduled for July 19. Given the facility's projected gas-out condition by tonight, July 17, we respectfully request that the weather conditions be reevaluated to determine whether the evolution could instead be safely conducted on July 18.

We would also appreciate SJBP's consideration of any alternative operational solutions, mitigating measures, or conditions that could allow the swap to proceed safely and prevent a gas-out situation.

Thank you in advance.

Get Outlook for iOS

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Friday, 17 July 2026 12:45:09
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Job 15202 is Rejected

Fyi

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** noreply@sanjuanbaypilots.com
> **Date:** July 17, 2026 at 11:45:29 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: SJBP Job 15202 is Rejected**
>
> Vessel: ENERGOS MARIA
> Movement From: Puerto Nuevo A/B NFE
> To: SEA
> Requested Service Time: Jul 18, 2026 05:45
> Approved Service Time: Jul 18, 2026 05:45
> Approval Status: Rejected
> Approval Remarks: service will remain for 7/19 - 0545 due to heavy traffic.
> Reviewed By: Oscar Gonzalez
>
> Please login to Agent portal to get details.
>
> ---
> This message was auto-generated on 7/17/2026 11:45:22 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Outlook

FW: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
To request_services@sanjuanbaypilots.com <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

Buenos días:

Solicitamos respetuosamente que se reevalúe la posibilidad de autorizar el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, a base de las condiciones meteorológicas observadas en tiempo real.

Desde las 7:00 a.m. hemos estado monitoreando las condiciones de forma continua. Los vientos sostenidos se han mantenido por debajo de los valores pronosticados. De mantenerse esa tendencia, entendemos que podrían existir condiciones favorables para ejecutar la maniobra de forma segura.

Agradeceríamos que esta información sea considerada junto con el monitoreo continuo de las condiciones actuales, y que se nos informe por escrito la determinación y los criterios que se adopte al respecto.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico
NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 11:38 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Good morning,

Fyi

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Date:** July 19, 2026 at 11:02:33 AM AST
> **To:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Cc:** Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>, Pilots <request_services@sanjuanbaypilots.com>
> **Subject: Re: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.**
>
> Good morning Oscar,
>
> Please let us know if any update available for the Energos Princess inbound.
>
> Thanks in advance.
>
> > On Jul 19, 2026, at 8:00 AM, Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com> wrote:
> >
> > Good morning Oscar,
> >
> > Thanks for below, well noted.
> >
> > Sent from my iPhone
> >
> > > On Jul 19, 2026, at 7:56 AM, request services <request_services@yahoo.com> wrote:
> > >
> > > Good morning,
> > >
> > > Service postponed due to wind conditions.
> > >
> > > Best regards
> > > Oscar
> > > San Juan Pilot Station

From: noreply@sanjuanbaypilots.com <noreply@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Sunday, July 19, 2026 7:52 AM
To: roberto.perez@ayacol.com <roberto.perez@ayacol.com>
Cc: request_services@yahoo.com <request_services@yahoo.com>
Subject: SJBP Service Request #15095 has been cancelled.

Vessel: ENERGOS PRINCESS
Movement from SEA to Puerto Nuevo A/B NFE with service time scheduled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:00 has been cancelled on Sun, Jul 19, 2026 at 07:35 when request was in status Pending .
This cancellation is not billable.

Visible in History view after cancellation: Yes

This message was auto-generated on 7/19/2026 7:52:49 AM by MARS (WIN-QTMLIKV29V8) server.

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, our http://www.sjbp.com/privacy-office%20Policy.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmission): It- and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be: - 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

SAFETY AND NAVIGATION GUIDELINES
SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION

Purpose and Scope

These Safety and Navigation Guidelines are intended to protect life, property, the marine environment, and the uninterrupted flow of commerce in San Juan Bay. They are designed to be informative, objective, and professional, while remaining practical, easy to reference, and easy to quote. These Guidelines consolidate legal requirements, regulatory obligations, established best practices, and the professional judgment of the San Juan Bay Pilots Association.

This document is intended for use by San Juan Bay Pilots support staff; vessel owners, operators, and agents; terminal operators; regulators and oversight authorities; and the general public.

This is a living document. It shall be updated as conditions, regulations, infrastructure, vessel types, and operational practices evolve.

Section 1 – Definitions

Pilot
A Pilot is a duly commissioned San Juan Bay Pilot under Puerto Rico law, federally and state licensed, and an active member of the San Juan Bay Pilots Association.

Pilotage
Pilotage is the act of providing navigational control and advice to a vessel within compulsory pilotage waters.

ASD / Tractor Tug
An ASD or tractor tug is a tug equipped with azimuthing stern drives or tractor configuration designed for high maneuverability.

Escort Tug
An escort tug is a tug holding a formal “Escort” notation issued by its Classification Society, designed and certified to provide steering and braking forces to an assisted vessel. Escort tugs are capable of operating either tethered to the vessel or in an untethered (free-running) escort mode, as determined by prevailing conditions and pilot judgment.

Dead Ship
A dead ship is a vessel without operational propulsion or steering.

Special Circumstance
A special circumstance is any condition involving vessel limitations, environmental factors, infrastructure constraints, or equipment deficiencies that increase navigational risk.

Portable Pilot Unit (PPU)
A Portable Pilot Unit is an electronic navigation aid used by pilots to enhance situational awareness.

Section 2 – Compulsory Pilotage

Statutory Basis

All vessels subject to compulsory pilotage under Puerto Rico law, and any vessel not otherwise subject to compulsory pilotage that requests pilotage, shall have a Puerto Rico-licensed Pilot on board to direct the movement of the vessel when entering or leaving the ports of Puerto Rico, or when transiting the navigable waters of the bays, rivers, or any other navigable waters of Puerto Rico, except as provided below.

Exempt Vessels

The following vessels are exempt from compulsory pilotage:

- Vessels exempt from pilotage under the laws of the United States
- Single-hulled vessels with an actual draft of less than seven (7) feet of water
- Any vessel moved within the confines of a drydock, or between a drydock and a pier adjacent to the drydock
- Any vessel moved to an adjacent or contiguous pier by means of its lines, without getting underway, provided that the movement is less than the vessel's length

Applicable Legal References

U.S. Coast Pilot No. 5, Chapter 13
46 CFR 15.1001
46 CFR 15.812(a)(1) and (3)
Puerto Rico Law 226 of 1999, Articles 19 and 20
Puerto Rico Pilotage Regulation 6384, Rules 51 and 52

Section 3 – Scheduling, Delays, and Cancellations

Delays, Changes, and Traffic Coordination

Any anticipated delay exceeding thirty (30) minutes shall be reported to SJBP Dispatch as soon as practicable and, when possible, at least two (2) hours in advance. Vessels delayed without prior notice may be reassigned to a later traffic window, subject to prevailing traffic conditions and operational constraints. Changes to berth assignments, movement times, or vessel readiness without proper notice may affect vessel priority and scheduling in order to maintain safe and orderly harbor traffic.

Cancellations and Waiting Time

Cancellations made less than two (2) hours prior to the scheduled service time are subject to a cancellation charge. Waiting time charges shall apply when a delay exceeds thirty (30) minutes beyond the scheduled time, with an additional waiting time charge applied if the delay exceeds one (1) hour beyond the initial thirty-minute period.

Applicable Legal References

Puerto Rico Port Regulation 7214, Rules 16 and 17
Puerto Rico Regulation 9524, Articule 10

Section 4 – Pilot Boarding and Disembarkation

Pilot Boarding and Disembarkation Positions

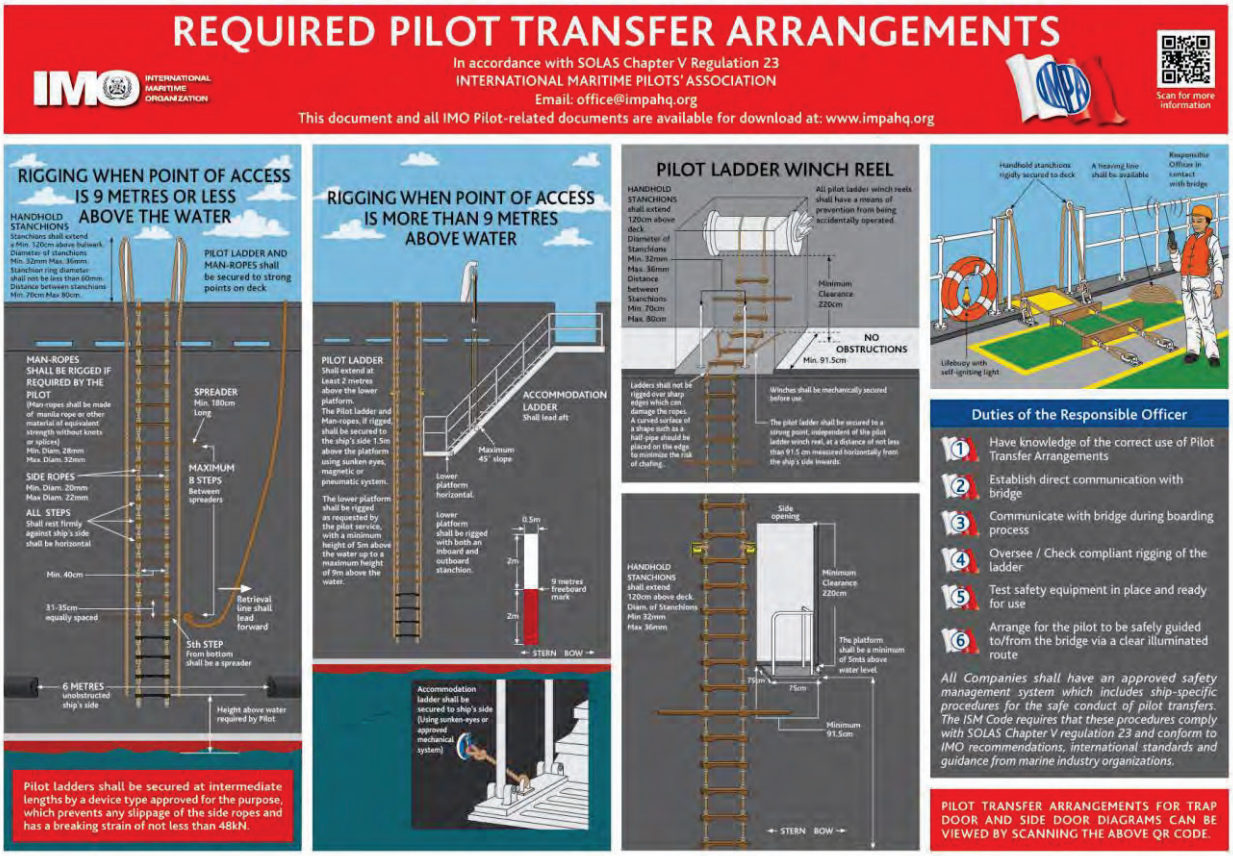
Pilot boarding is three (3) nautical miles **north** of the San Juan Harbor entrance, at position 18°31.4 ʾN / 066°07.8 ʾW. Pilot disembarkation normally occurs once the vessel has cleared the harbor and crossed Buoys No. 2 and No. 3, which mark the limits of the Bar Channel.

Boarding and Disembarkation Arrangements

Prior to boarding or disembarkation, the vessel shall establish contact with the Pilot Station on VHF Channel 14 to confirm the pilot ladder position and height. Pilot ladder height shall normally be one (1) to two (2) meters above the water, depending on the pilot boat being used. Vessel speed shall normally be maintained between eight (8) and ten (10) knots unless otherwise directed by the Pilot. The vessel shall be maneuvered to provide a safe lee on the side designated for boarding or disembarkation. Arrangements may be adjusted by mutual agreement between the Pilot and the Master when required by prevailing conditions or safety considerations.

Ladder and Safety Requirements

Pilot ladders shall be rigged in strict accordance with SOLAS V/23 requirements, including the use of spreaders. Ladders shall be clean, in good repair, properly secured, and free of defects. No slack shall be permitted on deck, and no boat ropes, man ropes, or unmoused hooks shall be attached. During nighttime operations, the ladder shall be adequately illuminated without impairing the pilot boat operator's vision. An officer equipped with a portable radio shall attend the ladder and provide a safe escort between the ladder and the bridge. A ring buoy, and at night a self-activating light, shall be immediately available for use in the event of a man overboard.



Section 5 – Under Keel Clearance and Depth Verification

Depth Verification

The Puerto Rico Ports Authority, through its docking permit and berth assignment process, is expected to verify and rely upon the most recent certified depth information for the assigned berth and its approaches prior to authorizing a vessel to berth. Depth certification shall be provided every two (2) years according to state requirements.

Pilot Reliance on Certified Information

Pilots rely on officially published, certified, or otherwise verified depth information when assessing under keel clearance. Any uncertainty regarding berth or channel depths may result in additional restrictions, modified maneuvers, or refusal of service until adequate information is available.

Owner and ISM / SMS Considerations

The vessel owner's expectations, as communicated to the Master through the vessel's Safety Management System in accordance with the International Safety Management Code, shall be observed and shall be a determining factor in the establishment of under keel clearance. The Master retains ultimate responsibility for the safe operation of the vessel and shall ensure that under keel clearance complies with the vessel's SMS, company policies, and any applicable flag-state or classification society requirements.

Operational Authority

If, in the professional judgment of the Pilot or the Master, adequate under keel clearance cannot be assured, the movement shall be delayed, modified, or declined until safe conditions can be established.

Applicable Legal References

U.S. Coast Guard Marine Safety Information Bulletin 01-25
International Safety Management Code

Section 6 – Channels

General

The following is the controlling depth certified by the Corps of engineers. Final authorization for any transit remains subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions.

Controlling depth

Bar Channel: 14.6 meters (48 feet)
Anegado Channel: 13.4 meters (44 feet)
San Antonio Approach Channel: 10.9 meters (36 feet)
San Antonio Channel: 10.9 meters (36 feet)
Graving Dock Channel: 10.9 meters (36 feet)
Army Terminal Channel: 13.4 meters (44 feet)
Puerto Nuevo Channel: 11.8 meters (39 feet)

Tidal Reference and Survey Basis

All draft values are referenced to Mean Lower Low Water for San Juan Harbor. Actual available depth may vary due to tidal state, meteorological conditions, squat, vessel speed, shoaling, and other environmental or operational factors.

Hydrographic Survey Date

The most recent hydrographic survey date reflected on the applicable nautical charts is April 29, 2025. Pilots and Masters shall consider the survey date, charted information, Notices to Mariners, and any other available depth data as part of voyage planning and the Master–Pilot Exchange.

Section 7 – Channel-Specific and Vessel-Type Transit Restrictions

Army Terminal Channel

The Army Terminal Channel has a charted width of approximately 450 feet. For vessels transiting this channel, vessel beam is the controlling dimensional factor, consistent with PIANC channel design principles for one-way traffic in confined waterways.

For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam of 34.4 meters (113 feet) are considered within normal operating parameters for the Army Terminal Channel, subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions. Vessels exceeding 34.4 meters (113 feet) in beam shall be treated as special circumstances, and additional safety measures may be imposed as required to maintain adequate safety margins.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, bank effects, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Graving Dock Channel

The Graving Dock Channel has an effective navigable width of approximately 350 feet. Due to the confined nature of the channel and proximity to fixed structures, vessel beam is the controlling dimensional factor for safe one-way transit, consistent with PIANC channel design principles.

For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam consistent with a Panamax-class vessel, approximately 32.3 meters (106 feet), are considered within normal operating parameters for the Graving Dock Channel, subject to Pilot–Master assessment and prevailing conditions. Vessels exceeding this beam shall be treated as special circumstances, and additional safety measures may be imposed.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, proximity to fixed structures, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Puerto Nuevo Channel

The Puerto Nuevo Channel has an effective navigable width of approximately 350 feet. Within this channel, the current berthing pocket provides approximately 100 feet of lateral clearance from the channel edge. The United States Coast Guard and appropriate local authorities are evaluating potential expansions and improvements to the berthing pocket and associated infrastructure.

Pending completion of any such evaluations or modifications, vessel beam remains the controlling dimensional factor for safe one-way transit, consistent with PIANC channel design principles for confined waterways. For planning and operational purposes, vessels with a maximum beam consistent with a Panamax-class vessel, approximately 32.3 meters (106 feet), are considered within normal operating parameters.

Regardless of vessel beam, the Pilot and Master retain full authority to modify, delay, or suspend transits based on prevailing weather, traffic density, vessel maneuverability, tug availability, terminal conditions, or any other operational constraint affecting safe navigation.

Tank Vessel Transit Restrictions

To reduce navigational risk associated with circadian rhythm lows and human performance factors, tank vessel transits in San Juan Bay are restricted during the following time periods: 0300 to 0430 hours and 1500 to 1630 hours.

These restrictions apply to all tank vessels, whether inbound, outbound, or shifting, and regardless of cargo condition, including loaded or ballast voyages. Any deviation from these restrictions shall be evaluated on a case-by-case basis by the Pilot, in coordination with the Master, and subject to prevailing safety considerations.

Section 8 – Passenger and Cargo Vessel Traffic Management

Purpose and General Principles

San Juan Harbor supports both passenger and cargo vessel traffic that are critical to Puerto Rico's economy and public interest. Vessel traffic sequencing and coordination shall be conducted to ensure safety, efficiency, and reliability, while recognizing the differing operational characteristics, constraints, and time sensitivity of passenger and cargo vessels.

Consistent with customary international port practice and local regulations, passenger vessel movements—particularly those involving home-ported passenger turnaround operations—are afforded traffic management priority for scheduling and sequencing purposes. This priority reflects operational necessity and public interest considerations and is applied in a manner consistent with applicable prevailing safety conditions. Nothing in this section creates an absolute or unconditional right of priority for any vessel.

Arriving Passenger Vessels – Home-Ported Operations

Home-ported passenger vessels are those engaged in scheduled embarkation and disembarkation operations involving large volumes of passengers, baggage, provisioning, and terminal coordination. The primary arrival window for home-ported passenger vessels is 0400 to 0600 hours.

During this window, the harbor entrance shall be maintained free of opposing or conflicting traffic until all scheduled arriving home-ported passenger vessels have safely entered the

including terminal readiness, shoreside transportation coordination, and passenger safety, while remaining subject to Pilot judgment and prevailing safety considerations.

Cargo Vessel Coordination During Home-Ported Passenger Arrivals

To maintain safe and orderly traffic flow during peak passenger arrival periods, cargo vessel movements shall be coordinated accordingly. Cargo vessels scheduled to depart prior to home-ported passenger arrivals shall be underway by 0230 hours. Cargo vessels scheduled to arrive shall enter the harbor no later than 0300 hours.

Cargo vessels unable to meet these timelines may be required to wait until completion of scheduled home-ported passenger vessel arrivals, subject to traffic conditions and Pilot direction. These measures are intended to provide predictability for cargo operators while reducing congestion and navigational risk during peak passenger operations.

In-Transit Passenger Vessels (Non-Home-Ported)

Passenger vessels transiting the harbor entrance that are not engaged in home-ported turnaround operations, including in-transit or port-of-call vessels, shall be managed to maintain a minimum buffer of forty-five (45) minutes between passenger vessel movements and other vessel traffic at the harbor entrance. This buffer is intended to ensure a clear and predictable channel.

Service for any vessel unable to clear the entrance channel within the required buffer period will not be accepted and will be rescheduled.

Departing Passenger Vessels

Home-ported passenger vessels departing in accordance with their scheduled departure times are afforded traffic management priority, particularly where delays would materially impact passenger operations and terminal sequencing. Requests for early departures, or departures outside scheduled times, shall be evaluated based on Pilot availability, traffic conditions, and overall harbor safety. Passenger vessels not ready to depart at their scheduled time may be rescheduled to maintain safe and efficient traffic flow.

Docking and Departure Priority Order for Passenger Vessels

When multiple passenger vessels are scheduled to dock or depart at the same time, the following priority order shall apply for traffic coordination purposes:

Arrival - Frontier Pier-Pan American Dock (East)-Pan American Dock (West)-Pier 4 (East)-Pier 4 (West)-Pier 3 (East)-Pier 3 (West)-Pier 1 (East)-Pier 1 (West)

Departure - Pier 1 (West) - Pier 1 (East) – Pier 3 (West) – Pier 3 (East) - Pier 4 (West) - Pier 4 (East) - Pan American Dock (West) - Pan American Dock (East) - Frontier Pier

---

Section 9 – Berth Operations and Facility Requirements

General Requirements

Berth operations shall be conducted so as not to obstruct or reduce the effective width of any navigable channel. Berth equipment, vessel equipment, and terminal operations shall not compromise safe vessel maneuvering, pilot visibility, or pilot–tug communications. Additional requirements applicable to berth operations are set forth in the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria, which remains fully applicable.

Gantry Cranes (Terminal-Operated)

Gantry cranes shall be kept clear of navigable channels when not actively engaged in cargo operations. Crane booms shall not be moved during vessel approach, mooring, unmooring, or departure. Crane machinery shall be shut down or not running while vessels are maneuvering to or from a berth, as machinery noise on open bridge wings interferes with pilot–tug communications and creates a safety risk.

Where practicable, gantry cranes shall be positioned near the midship section of the vessel's planned berth position to reduce the risk of allision caused by vessel bow or stern flare extending beyond the fender line. Boom lights shall be secured and turned off when crane booms are in the vertical position, as such lighting can significantly impair night visibility, particularly during rain or reduced visibility.

No personnel should be allowed aloft on a gantry crane during berthing/unberthing operations.

Ship's Cranes

Ship's cranes shall not be swung out, extended, or positioned so as to encroach into any navigable channel without the express approval of the Pilot and Port Control. Encroachment of ship's cranes into a navigable channel reduces available channel width and increases the risk of allision for passing vessels. When not in use, ship's cranes shall be secured inboard so as not to interfere with vessel traffic.

VHF Radio Watch

All vessels moored in San Juan Harbor shall maintain a continuous listening watch on VHF Channel 14. This channel shall be used to coordinate vessel movements and, when necessary, request the securing or repositioning of cranes or other equipment affecting navigable channels.

Mediterranean Mooring

Vessels moored Mediterranean-style shall not deploy anchors within any federal navigable channel or otherwise obstruct navigation without the express permission of the United States Coast Guard.

Change of Berth

Changes to berth assignments require prior approval from the Puerto Rico Ports Authority. In cases of emergency or where immediate safety concerns exist, Pilots may berth a vessel at an alternate location, provided that Port Control is notified as soon as practicable.

Line Handling Operations

Line handling is a critical and essential component of any berthing or unberthing evolution. The safety of the vessel, its crew, assisting craft, and the berth is directly dependent on competent, adequately staffed, and well-coordinated line-handling operations.

Line handlers receive direct operational instructions from the vessel's deck officers regarding the handling, placement, and tending of mooring lines. Shore-side line-handling personnel shall be properly supervised by a responsible party, adequately trained for the task, and such training should be documented. Appropriate personal protective equipment shall be worn at all times.

As a matter of standard and widely accepted maritime practice, a minimum of two (2) line handlers per end of the vessel is required. This safety-in-numbers requirement allows personnel to work as a team, maintain situational awareness, share workload, and respond effectively during what is an inherently hazardous operation. These principles are consistent with the expectations of the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria.

For clarity, San Juan Bay Pilots do not select, hire, assign, or staff line handlers, nor do they control whether such services are provided directly by a terminal, vessel, or contracted company.

Section 10 – Berth Condition Standards

Berth owners and operators are responsible for ensuring that berths are fit for purpose and capable of safely accommodating the size and type of vessels calling at their facilities.

At a minimum, berth owners and operators shall ensure that fendering systems appropriate to the size, displacement, and hull form of vessels are installed, maintained, and in serviceable condition. Lighting systems shall be adequate to safely illuminate the berth, fender line, mooring points, and working areas during hours of darkness or reduced visibility.

Mooring points, including bollards, bitts, hooks, and dolphins, shall be properly designed, certified where applicable, maintained, and suitable for the loads imposed by vessels calling at the berth. Temporary fenders, including pneumatic fenders, shall be installed, secured, and used strictly in accordance with the manufacturer's specifications and load ratings.

Any deficiency or degradation in berth condition may result in the imposition of additional operational restrictions, including additional tugs, daylight-only operations, environmental limits, or denial of use until the condition is corrected. These requirements reflect long-standing principles of safe port operations and remain consistent with the Puerto Rico Ports Authority Reglamento de Seguridad Portuaria.

Section 11 – Tug Assistance and Standards

General Principles

Tug assistance requirements are established in the interest of navigational safety and are intended to provide a baseline framework rather than to limit professional judgment. The Pilot on board, in coordination with the Master, shall evaluate vessel characteristics, propulsion and steering capability, draft, displacement, wind, current, visibility, traffic density, berth configuration, and prevailing operational conditions when determining tug requirements.

Tug requirements may be increased, reduced, or otherwise modified by the Pilot as conditions warrant in order to maintain adequate safety margins. Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a maneuver when, in the Pilot's judgment, available tug assistance is insufficient for the conditions encountered.

Minimum Tug Requirements (Baseline Guidance)

The following tug requirements represent minimum baseline guidance under normal conditions. Additional tugs or operational restrictions may be required based on vessel characteristics or prevailing conditions.

Single screw vessels exceeding 450 feet in length generally require a minimum of one tug for arrival and departure.

Vessels exceeding 700 feet in length generally require a minimum of two tugs, at least one of which shall be an ASD or tractor tug.

Vessels with a static draft exceeding 10.0 meters (32.8 feet) generally require a minimum of two tugs, at least one of which shall be an ASD or tractor tug.

This baseline guidance applies irrespective of the presence, availability, or use of a vessel's bow thruster.

Unless otherwise specified by vessel-type or terminal-specific requirements, the minimum bollard pull per tug shall be 40 metric tons.

Application and Expansion of Requirements

These baseline requirements may be expanded to include additional tugs, escort-capable tugs, daylight-only operations, environmental limits, or other safety measures as determined by the Pilot. Specific tug configurations, horsepower or bollard pull requirements, and terminal- or vessel-type criteria are addressed in vessel-specific tables and terminal-specific provisions, which may be updated independently as part of this living document.

Tug Operator Duty to Furnish Information about Tugs

In order to ensure safe and efficient navigation and to prevent operational interruptions resulting from incomplete or unknown tug capabilities, all assist tug operators shall provide licensed pilots, upon request and prior to assignment, with accurate and current technical and operational information concerning each tug deployed.

Such information shall include, but not be limited to:

- Certified bollard pull documentation (static and escort, where applicable)
- Classification certificates and notations
- General arrangement drawings
- Escort capability ratings and steering/braking force data, where applicable
- Propulsion configuration and limitations
- Any operational restrictions or performance limitations

Failure to provide such information shall be construed as an operational deficiency affecting safe navigation.

Section 12 – Escort Tug Assignment

General Requirements

Escort tug assignment is a risk-mitigation measure intended to provide steering and braking capability during confined, restricted, or high-consequence transits. Escort tugs assigned to a vessel shall hold a formal "Escort" notation issued by their Classification Society and shall be maintained in accordance with that certification.

Escort tug assignment does not replace other tug assistance requirements unless expressly determined by the Pilot based on vessel characteristics, operating environment, and risk profile.

Escort Tug Configuration and Use

Escort tugs may be employed in a tethered or untethered (free-running) configuration, as determined by the Pilot based on vessel characteristics, escort geometry, prevailing environmental conditions, and operational requirements. When tethered, the escort tug shall normally be positioned astern of the assisted vessel unless an alternative configuration is required for safety.

Escort Tug Capability Requirements for LNG and Special Circumstances

For LNG carriers and other vessels designated as special circumstances, escort tugs shall be capable of operating outside the harbor limits, including in exposed or open-water conditions, as part of the approach to and departure from the Bar Channel.

Escort tugs assigned in these cases shall be capable of maintaining effective escort control at transit speeds of approximately eight (8) to ten (10) knots, including the ability to generate steering and braking forces consistent with their escort certification. Escort capability shall not be evaluated solely on static bollard pull, but shall also account for hydrodynamic performance, escort force generation, winch capacity, towing gear, and tug stability at escort speeds.

Further specific tug requirements for LNG vessels are set forth in Annex B under LNG Vessels.

Bollard Pull and Assignment Criteria

Escort tug bollard pull requirements are determined based on a combination of factors, including vessel length, beam, and displacement; static and dynamic draft; deadweight tonnage; maneuvering and stopping characteristics; environmental conditions and available stopping distance; and required escort speed and operating area.

Where minimum escort tug bollard pull values are specified, they represent baseline guidance and may be increased as conditions warrant.

Pilot Authority and Case-by-Case Assessment

Escort tug requirements shall be evaluated on a case-by-case basis by the Pilot in coordination with the Master. Additional escort tugs, higher bollard pull or performance requirements, daylight-only operations, reduced environmental limits, or other risk controls may be imposed whenever necessary to maintain adequate safety margins.

Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a transit if escort capability is deemed inadequate for the vessel, prevailing conditions, or operational profile.

Section 13 – Vessel Equipment, Visibility, and Propulsion Requirements

General Requirements

All critical navigation, propulsion, and steering equipment shall be fully operational prior to and throughout any transit, berthing, or unberthing evolution. Any equipment malfunction, degradation, or limitation affecting the safe operation of the vessel shall be reported to the Pilot prior to commencing the movement.

Navigation and Bridge Equipment

An AIS pilot plug providing accurate heading information shall be available and operational at the conning position. Radar, gyrocompass, rate-of-turn indicator if fitted, echo sounder, engine and rudder indicators, and internal communications shall be operational and suitable for the intended transit.

Bridge Visibility

Bridge visibility shall comply with the requirements of 33 CFR 164.15, including unobstructed fields of view ahead and to each side of the vessel. Any visibility restriction resulting from cargo, deck equipment, crane booms, structural features, or vessel condition shall be identified and addressed during the Master–Pilot Exchange.

Propulsion and Steering Performance

Propellers shall remain fully immersed throughout the transit to ensure effective propulsion and steering control. Engine maneuvering RPM ranges, including ahead and astern ranges, shall be posted, available on the bridge, and achievable on demand. Steering gear, thrusters if fitted, and propulsion control systems shall be capable of responding promptly to maneuvering commands.

Limitations and Operational Adjustments

Any limitation in equipment, visibility, propulsion, or steering capability may result in the imposition of additional safety measures, including daylight-only operations, assignment of additional Pilot or Pilots, enhanced tug or escort requirements, reduced environmental limits, modified transit plans, or refusal of service.

Final determination of acceptable operating conditions shall be made by the Pilot in coordination with the Master, based on prevailing circumstances and safety considerations.

Section 14 – Groundings and Shoaling

Immediate Assessment and Notification

Any grounding, contact with the bottom, suspected shoaling, or abnormal vessel response, including unexpected vibration, loss of speed, loss of propulsion effectiveness, or steering anomalies, shall be treated as a potential safety event. The vessel shall immediately notify the Pilot, the Master, and Port Control, and the movement shall be evaluated before continuing operations.

Soundings and Surveys

Soundings shall be obtained within twenty-four (24) hours following any grounding, suspected shoaling, or abnormal vessel response that may affect under keel clearance, maneuverability, or channel integrity. Any grounding or abnormal vessel response occurring within a federal navigable channel requires soundings within twenty-four (24) hours.

Where warranted by the nature of the event, location, or prevailing conditions, independent hydrographic surveys may be required to verify available depths and assess channel or berth suitability. If the U.S. Army Corps of Engineers is unable to perform the required soundings in a timely manner, an independent third-party surveyor shall be engaged.

These requirements apply equally to channels, berth approaches, and berthing areas, whether at Puerto Rico Ports Authority facilities or private terminals.

Operational Restrictions and Resumption of Service

Based on Pilot assessment and available depth or survey information, temporary draft restrictions, operational limits, modified transit requirements, or suspension of movements may be imposed. Draft restrictions may be imposed solely on the basis of Pilot assessment pending confirmation of safe conditions.

Restrictions shall remain in effect until adequate survey data or other reliable information confirms that normal operations may safely resume.

Section 15 – Dead Ship Movements

Definition

A dead ship movement is any vessel movement conducted without main propulsion and/or without effective steering, including vessels incapable of responding to helm or engine commands in a timely and reliable manner.

Advance Notice and Planning

A minimum of forty-eight (48) hours ’advance notice is required for any proposed dead ship movement. A pre-transit planning meeting may be required to review tug configuration, tow arrangement, communication procedures, contingency planning, and environmental limits.

Operating Restrictions

Dead ship movements shall be conducted during daylight hours only. A minimum visibility of three (3) nautical miles shall be maintained throughout the movement. Additional restrictions may be imposed based on traffic conditions, weather, or operational complexity.

Pilot Assignment

Dead ship movements involving vessels four hundred (400) feet or greater in length require the assignment of multiple Pilots.

Authority

Dead ship movements are treated as special circumstances and are evaluated on a case-by-case basis by the Pilot or Pilots assigned. Any change in conditions or safety concern may result in additional restrictions, delay, or cancellation of the movement.

Nothing in this section obligates a Pilot to proceed with a dead ship movement when, in the Pilot’s professional judgment, conditions are unsafe or available resources are inadequate.

Section 16 – Navigation Aids

General Requirements

Only official, established, and approved aids to navigation shall be relied upon for vessel navigation within San Juan Harbor. Official aids to navigation are those placed, charted, and maintained by the United States Coast Guard, including privately owned aids that are in the process of transitioning to Coast Guard ownership and approval.

Temporary, private, or unapproved navigation aids shall not be used as a substitute for official aids unless expressly accepted under the provisions below.

Range Lights and Night Navigation

All established range lights required for a given transit shall be fully operational for unrestricted nighttime navigation. Inoperative or unreliable range lights may result in traffic restrictions, daylight-only operations, or other operational limitations as deemed necessary for safety.

Inoperative or Degraded Aids to Navigation

The failure, degradation, displacement, or inoperability of any aid to navigation may result in the imposition of traffic restrictions, draft limitations, daylight-only operations, or suspension of vessel movements. Such measures shall remain in effect until the aid is restored, alternative risk controls are implemented, or safe operating conditions are otherwise confirmed.

Temporary Aids

Temporary lighted buoys or other temporary navigation aids may be accepted on a case-by-case basis, subject to Pilot assessment of reliability, visibility, and overall risk. Acceptance of temporary aids does not eliminate the need for additional operational restrictions where warranted by prevailing conditions.

Section 17 – General Authority, Discretion, and Safety Primacy

General Authority and Professional Judgment

These Safety and Navigation Guidelines are adopted in the interest of safety and navigational risk mitigation. Nothing contained herein obligates a Pilot to move a vessel when, in the Pilot's professional judgment, it would be unsafe to do so. These Guidelines do not limit or supersede the on-scene authority of the Pilot or the Master.

The Pilot and the Master are best positioned to assess prevailing conditions, vessel condition, available resources, and operational constraints in real time. Variances from these Guidelines

may be made when required to avoid immediate danger or to respond to unforeseen circumstances.

All foreign vessels and United States vessels engaged in foreign trade, including dead ships, must employ a duly commissioned San Juan Bay Pilot while underway in compulsory pilotage waters.

Independence from Commercial Pressure

Pilotage is a public safety function and not a commercial service. No Pilot shall be required, directed, influenced, or pressured, directly or indirectly, by vessel owners, charterers, operators, agents, terminal operators, tug companies, or any other commercial interest to conduct a vessel movement in a manner that compromises safety.

Scheduling constraints, financial considerations, contractual arrangements, or commercial preferences shall not override the Pilot's professional judgment. Any attempt to exert commercial pressure on a Pilot to alter, expedite, delay, or otherwise influence a navigational decision may result in additional safety restrictions, refusal of service, or reporting to appropriate authorities.

This principle is consistent with long-standing United States pilotage practice and the safety principles articulated by the American Pilots 'Association, the International Maritime Pilots ' Association, and the International Maritime Organization.

Section 18 – Comprehensive Legal and Regulatory References

The following statutes, regulations, guidance documents, and professional standards are incorporated by reference and provide the legal and regulatory framework supporting these Guidelines:

Puerto Rico Law 226 of 1999 (Pilotage Act)
Puerto Rico Pilotage Regulations 6384
Puerto Rico Port Regulations 7214, including Rules 16, 17, 28, 29, 31, 32, 54, and 55
Puerto Rico Regulation 9524
33 CFR Parts 110 and 164
46 CFR Part 15
United States Coast Guard Marine Safety Information Bulletins 03-02 and 07-16
United States Coast Pilot No. 5
Puerto Rico Pilot Commission letters dated January 28, 2003; June 29, 2005; and October 28, 2005

San Juan Bay Pilots correspondence dated June 24, 2005
PIANC Guidelines for Approach Channels
Puma Energy San Juan Bulk Terminal Navigational Restrictions, Section 4.2
IMO Resolution A.960, Pilot Training and Operational Procedures
American Pilots ʾAssociation Best Practices and Policy Statements

---

Section 19 – Governance, Updates, and Change Control

Governance and Maintenance

This document is maintained by the San Juan Bay Pilots Association Safety Committee. Amendments may be proposed by any duly commissioned San Juan Bay Pilot.

Changes affecting safety, tug requirements, escort requirements, or navigation restrictions may be implemented immediately when required in the interest of safety. Administrative, editorial, or clarifying updates shall be recorded in the Change Log.

All revisions shall retain prior versions to ensure traceability, transparency, and historical reference. This document remains a living document and shall evolve as conditions, regulations, infrastructure, vessel types, and operational practices change.

Section 20 – Change Log

Date: 14 February 2026
Sections Affected: All
Summary of Change: Initial consolidated revision
Approved By: San Juan Bay Pilots Association

Section 21 – Alignment with National and International Pilotage Best Practices

These Safety and Navigation Guidelines align with nationally and internationally recognized pilotage principles, including compulsory pilotage as a safety function, independence of pilot judgment from commercial pressure, the use of multiple pilots for high-risk or restricted operations, the requirement for escort-capable tugs where risk warrants, and the emphasis on Bridge Resource Management.

Primary reference sources include the American Pilots ʾAssociation policy statements and best practices, as well as IMO Resolution A.960.

Applicable References

ASD tugs: Thrust and azimuths

Tug use in Port – A practical guide

Behavior and handling of ships

Annex A – Terminal-Specific Operational Requirements

This Annex consolidates all terminal-specific restrictions and operational requirements applicable within San Juan Bay, including but not limited to requirements for the following facilities:

New Fortress Energy LNG Terminal

- See Annex B, LNG Vessels.

Puma Energy San Juan Bulk Terminal

- Maximum draft 11.58m, maximum length 236m

Pan American Dock

- Two tugs for docking, undocking and shiftings
- Yokohama fenders on all resting points(piles/dolphins) except loading platform
- Two pilots for all maneuvers
- Daylight restricted

Molinos, Nutrimix

- 25’ max draft with 10’ diameter Yokohama fenders properly secured as per manufacturer’s specifications.
- Daylight only
- Two tugs for docking, undocking and shiftings
- Yokohama fenders on all resting points(piles/dolphins) except loading platform
- Two pilots for all maneuvers

Cataño Oil dock East

- Max LOA 534’ at 38’ draft
- Max LOA of 607’ draft fwd less than 9.5m
- Vessel at NFE Berth Max Beam of vessel docking at COD (32.2m) 106’
- Vessel more than 22m beam:
  2 pilots
  Daylight Only
  PPU (Portable Pilot Unit)
  docking and undocking 2 ASD/tractor tugs one of the tugs must be escort rated
- Vessel less than 22m beam
  2 ASD/tractor tugs docking/undocking one of the tugs must be escort rated
  1 pilot

Cataño oil dock West

- No docking/undocking if barge in docked at Army Terminal East

Tender Pier

- Only vessels using the berthing area that does not include the “finger pier” (including mooring). Finger pier is currently in disuse
- The berthing area is 485’
- Mooring lines need to stay inside the 485’ pier

Crowley Berth

- All ships exceeding 700 feet in length require at least 2 tugs, 1 must be an ASD/tractor tug (minimum 40-ton Bollard Pull per tug) for arrival
- All ships exceeding 700 feet in length with a fully operational bow thruster require at least 1 ASD/tractor tug (minimum 40-ton Bollard Pull) for departure

Pier 1

- APPR condemned 11/29/2022

Pier 11, 12, 13, 14

- Condemned COTP6398783

Pier 14 extension

- The vessel and its mooring lines must be secured within the maximum dimensions of berth 14x (415 feet)
- See attached COTP6398783

Navy Frontier

- As per Port Authority not usable

All terminal-specific requirements contained in the main body of this document remain in force and may be relocated to this Annex for clarity and future reference.

Annex B – Vessel-Type Specific Requirements

This Annex consolidates vessel-type specific requirements and guidance applicable to operations in San Juan Bay, including but not limited to:

Tank Vessels

350’ - 750’	2 ASD/tractor tugs one must be escort rated
751’ +	2 ASD/tractor escort rated

Car Carriers and Ro-Ro Vessels

Vessel Type	Length	Thruster	Docking	Undocking	Total tugs HP
Car Carriers (**MSIB 12-01**)	Less than 450’	none	2	2	3,600 hp
	Less than 450’	Bow or stern	1	1	1,800 hp
	450’-650’	none	2	2	6,000 hp
	450’-650’	Bow or stern	2	2**	6,000 hp
	650’ +	none	3*	2	7,800 hp
	650’ +	Bow or stern	2	2	6,000 hp
*If car carrier design prohibits the use of 3 tugs, 2 tugs of combine HP of 7,800 are required					
**If the Master and Pilot agree during docking that, due to thruster capabilities and any other condition, it is safe to undock with 1 tug. Minimum HP is 3,000 hp					

LNG Vessels

These LNG-specific guidelines have been developed by the San Juan Bay Pilots Association based on almost two years of simulations at the Seamen's Church Institute, actual runs of LNG vessels in the San Juan Bay, the Letter of Recommendation ("LOR") of January 12, 2026 issued by the United States Coast Guard ("USCG"), the collective professional knowledge, operational experience, and judgment of its pilots, in furtherance of their duty to safeguard life, property, and the marine environment within the estuary of San Juan Bay. They reflect the unique and elevated risks associated with LNG vessel operations in a densely populated harbor characterized by narrow and constrained channels, significant hydrodynamic forces, prevailing wind effects, known and potential hazards, and seasonally adverse environmental conditions, including winter northerly swells and hurricane-season weather systems. Notwithstanding the continued exercise of pilot professional judgment and discretion on a case-by-case basis, the measures set forth in this section constitute the minimum operational standards agreed upon by the San Juan Bay Pilots Association in the interest of public safety, protection of life and property, and safeguarding the marine environment.

The objective of these guidelines is to ensure a prudent margin of safety for LNG transits and related operations by incorporating adequate reserve power, redundancy, and operational safeguards to address both foreseeable and unforeseen scenarios, while preserving the safety of all harbor users and the surrounding communities. These guidelines are based on validated maneuvering studies and operational concepts developed and agreed upon during full-mission simulation exercises conducted at Seamen's Church Institute in Houston, which involved the participation of all San Juan Bay Pilots, independent technical consultants, terminal operator personnel, tugboat companies, and vessel representatives, and which in turn were considered by the United States Coast Guard in issuing its *Letter of Recommendation* dated January 12, 2026 which documents prior operations and modifies existing directives. These guidelines are intended to address and supplement the resulting operational gaps in order to maintain the level of safety entrusted to the pilots within San Juan Bay.

<u>Vessels Docking at the New Fortress Terminal</u>

Pending receipt and review of current terminal certifications, including but not limited to maximum vessel dimensions, fendering systems fit for purpose, securing points fit for purpose, applicable environmental operating limits, and verified depths to the fender line, LNG vessel operations shall be conducted conservatively and in accordance with the requirements set forth in this section.

Terminal Areas

No pier-side obstructions shall impede the safe and efficient running of mooring lines during berthing or unberthing operations, including spring lines. The timely and proper securing of the vessel is essential to the safety of the operation.

Pilots

A minimum of two pilots shall be assigned under normal operating conditions. An additional pilot may be required when, in the judgment of the pilots, operational or environmental conditions present elevated risk, including but not limited to dead-ship tows, restricted maneuverability, propulsion or steering deficiencies, or other circumstances that materially affect the safe conduct of the maneuver.

Environmental Conditions

LNG vessel movements shall be conducted only in daytime, when sustained winds do not exceed 10 knots, with gusts not exceeding 15 knots, and when visibility is not less than 3 nautical miles. Wind measurements shall be obtained from the vessel and anemometers station around the harbor, as localized wind data for the southwest sector of the harbor remains under evaluation. Maximum allowable wave height and swell conditions shall be limited to those within the certified operational capabilities of the assigned tugboats and any applicable operating restrictions imposed by the tug operator or vessel, as determined in coordination with the pilots.

Transit and Maneuvering – Required Tugboats

For berthing, unberthing, and harbor transit operations, a minimum of four azimuthing-drive reverse tractor or true tractor tugboats shall be employed, each capable of delivering not less than 80 metric tons of bollard pull. All tugboats shall be escort-rated for operations at speeds up to 10 knots and capable of operating in tethered escort configuration outside the harbor limits. It is recommended that the tugboats be sister vessels; however, where non-sister vessels are utilized, all tugboats shall possess substantially similar performance characteristics, maneuvering capabilities, propulsion configurations, and control responsiveness, and shall be capable of safely assuming any assigned position in the escort, berthing, or unberthing arrangement in order to ensure the required level of redundancy and operational resilience.

Navigational Aids

All navigational aids, including range lights, shall be operational and unobstructed. Installation of an outbound range light for the Army Terminal Channel remains pending and shall be completed within a reasonable timeframe. Pilot Portable Units shall be employed for all LNG vessel operations and shall be provided by the San Juan Bay Pilots. The most current NOAA-issued nautical charts shall be used.

Training and Tug Commands

Each pilot and tug operator shall be trained in the maneuvering plans and procedures developed specifically for LNG vessel transits, berthing, and unberthing evolutions. A standardized and simplified system of tug commands has been established, rehearsed, and shall be consistently employed for all such operations to ensure clear communication, uniform execution, and safe coordination among all participating units.

Stand-by tugs

While an LNG VESSEL IS AT THE NFE BERTH, 2 ASD escort-rated tugs shall remain on standby: one to safely guard the LNG Vessel and the other two follow the transiting vessel. No vessel may transit through the Army terminal turning basin while an LNG vessel is at the NFE berth if the required stand-by tugs are not in place.

Annex C – Tug and Escort Tables

This Annex contains detailed tug and escort reference material, including minimum tug horsepower and bollard pull tables, escort tug assignment matrices, and definitions applicable to ASD and tractor tugs.

Escort tug - Bollard Pull Rating is measured in metric tons (MT) and is the minimum for that vessel parameter. Every assigned tug must have a formal “Escort” notation issued from its Classification Society and be tethered on the stern. Additional escort requirements may be imposed on any ship on a case-by-case basis.

Annex D – Infrastructure and Navigational Constraints

This Annex documents known infrastructure and navigational constraints within San Juan Bay, including channel dimensions and draft limits, beam restrictions, condemned or restricted berths, and navigational aid dependencies.

Anchorage

Anchorage E	34 (10.4)	Vessels shall remain within anchorage limits. If a vessel cannot maintain position inside the anchorage, a standby tug must be used. Max allowed time 24 hours

Anchorage F	25 (7.6)	250’ (76m) max size (Special Anchorage See 33 CFR 110.1,110.74c,and 110.240)

Commission letter June 29,2005; San Juan Bay Pilots letter June 24, 2005; MSIB 03-02; 33 CFR 110.74c, 110.240

Annex E – Duties of Additional Pilots

This applies only when a Vessel transiting San Juan Harbor requires the services of two or more Pilots. The additional Pilot(s) will assist in gaining, maintaining and assessing situational awareness, problem solving, and decision making throughout the transit. This will enable the conning Pilot to not become overloaded such that situational awareness can be always maintained allowing the conning Pilot to concentrate on the conduct of the Vessel in the waterway.

Only one Pilot will be conning a Vessel at any given time. It will be communicated to the Bridge Team during the Master Pilot Exchange which Pilot will be conning, and which Pilot(s) will be assisting. It will be subsequently communicated to the Bridge Team when the conning Pilot and the additional Pilot(s) exchange duties. The additional Pilot(s) will be engaged throughout the transit and may assist any time needed as outlined below:

Boarding / Communications with crew:

- Assist during Master-Pilot Exchange.
- Evaluation of Vessel’s navigation equipment.
- Review of Under Keel Clearance (UKC) issues.
- Arrange traffic situations.

Transit of waterway:

- The additional Pilot(s) may be stationed at different locations on the Vessel to aid with any visibility/deck obstruction issues.
- Assess any hazards to the safe navigation of the Vessel.
- Monitor position of Vessel in the channel.

Docking / Undocking:

- Assist during docking, undocking, close quarter situations, and turning.
- Positioning of Vessel at berth / liaising with dock personnel.
- Coordinate with line handlers.

Accident Avoidance and Response:

- Replace conning Pilot in case of incapacitation.
- Handle communications with authorities.
- Coordinate damage control and spill mitigation.
- Coordinate tug assist.

Revision Date: 14 February2026
Status: Living Document

COMISIÓN DE PRACTICAJE DE PUERTO RICO

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS DE PUERTO RICO, INC., Peticionaria V. SAN JUAN BAY PILOTS ASSOCIATION Y OTROS Promovida	CASO NÚM. CPPR 2026-002 SOBRE: QUERELLA

INFORME DE LA OFICIAL EXAMINADORA

A LA HONORABLE COMISIÓN:

Comparece muy respetuosamente la Lic. Sonia Santana Sepúlveda, Oficial Examinadora designada en el asunto de epígrafe.[1] A continuación sometemos nuestro informe.

I. INFORMACIÓN INTRODUCTORIA

El 30 de abril de 2026 la Comisión de Practicaje de Puerto Rico (en adelante "la Comisión" recibió "Solicitud de Orden de Cese y Desista al Amparo de la Regla 11 del Reglamento Núm. 6643 (En la Alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10)"

[1] La suscribiente es abogada autorizada a ejercer la práctica en Puerto Rico y laboró como Juez del Tribunal de Primera Instancia de manera ininterrumpida desde el 1ro de julio de 1991 hasta el 31 de agosto de 2018; ha sido Comisionada de la Comisión Investigativa y de Procesamiento Apelativo (CIPA) por los últimos siete (7) años y evaluadora independiente de varias empresas.

presentada por la Asociación de Navieros de Puerto Rico, Inc., (en adelante "la Asociación de Navieros" o "la querellante") contra San Juan Bay Pilots, Inc., (en adelante "San Juan Bay Pilots", "SJBP" o "la querellada").[2] **(Véase Anejo 1.)**

Se alegó, en resumen, que el 14 de febrero de 2026 la querellada adoptó y publicó unilateralmente, ciertas guías de aplicación general (*Safety and Navigation Guidelines*) sin seguir el proceso de reglamentación exigido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 LPRA sec. 9601 y ss., y sin intervención alguna de la Comisión de Practicaje. A tenor de lo anterior, solicitó de la Comisión una orden de cese y desista, sin vista, al amparo de la mencionada Regla 11 del Reglamento 6643 o, en la alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10.

El 4 de mayo de 2026 la Comisión, conforme dispone la ley y su reglamento, notificó a San Juan Bay Pilots de la querella presentada e informó a las partes que se celebraría una reunión extraordinaria a la brevedad posible y se notificarían sus determinaciones según las disposiciones del Reglamento 6643. **(Véase Anejo 2.)**

Una vez corregido un error de forma en la querella presentada, el 15 de mayo de 2026 la Comisión notificó nuevamente a la parte querellada la reclamación radicada en su contra e informó que se celebraría una reunión extraordinaria a la brevedad posible e igualmente, se notificaría a las partes sus determinaciones, según las disposiciones del Reglamento antes citado. **(Véase Anejo 3.)**

---

[2] Conjuntamente con su solicitud, la Asociación de Navieros incluyó como anejo A una demanda de sentencia declaratoria presentada ese día ante el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, en el caso Asociación de Navieros de Puerto Rico, Inc. v. San Juan Bay Pilots Association Corp., Civil Núm. SJ2026CV03408.

El 8 de junio de 2026 San Juan Bay Pilots presentó ante la Comisión Moción de Desestimación o en la Alternativa Contestación a Solicitud de Cese y Desista. **(Véase Anejo (4).**

Atendidas varias incidencias procesales que resulta innecesario pormenorizar, el 23 de junio de 2026 la Lcda. Jessica Ñeco Morales, Presidenta de la Comisión, emitió Resolución y Orden cuyo contenido incluye, entre otros asuntos, lo siguiente: (1) que el 26 de mayo de 2026 la Comisión celebró una Reunión Extraordinaria para atender la solicitud de la peticionaria al amparo de la Regla 11 del Reglamento de Procedimientos Adjudicativos; (2) que el 18 de junio de 2026 la Comisión notificó a las partes una Resolución y Orden Provisional de cese y desista en cuanto a la aplicación de las *Safety and Navigation Guidelines* por los querellados, así como una Notificación de Vista Administrativa pautada para el 25 de junio de 2026; y (3) que el 22 de junio de 2026 los Comisionados, por votación vía correo electrónico, aprobaron resolución designando a la infrascrita como Oficial Examinadora en el asunto de epígrafe. **(Véase Anejo 5.)**

Así las cosas, se celebró la vista el 25 de junio de 2026 ante la Oficial Examinadora que suscribe el presente informe. A la misma compareció la parte peticionaria representada por el Lcdo. Alberto J. Castañer Padró. Por la parte querellada comparecieron los Lcdos. Luis Pavía Vidal, Miguel A. Nazario Briceiño, Jr., y Giancarlo Font. Por la Comisión, y por orden de la Oficial Examinadora, compareció el Lic. Rafael Toro Arzuaga.

Las partes argumentaron *in extenso* sus teorías sobre el alcance, el propósito y la aplicación de la Regla 11 del Reglamento 6643 de la Comisión a la situación en el asunto

de epígrafe, así como sobre el propósito de la vista posterior requerida tras la emisión de una orden provisional de cese y desista sin vista previa.

A esos efectos, la representación legal de la querellada planteó que conforme la Regla 11 el propósito de la vista era determinar si la Orden Provisional de Cese y Desista emitida por la Comisión, sin la celebración de una vista previa, debía mantenerse, modificarse, hacerse permanente o dejarse sin efecto. Expuso, además, que la solicitud de la querellante no cumple con los requisitos de la Regla 11, ya que no existe alegación ni prueba de grave daño inmediato a embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad particular ni de peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico.

En adición, la querellada se expresó sobre la improcedencia del remedio interdictal administrativo solicitado por la querellante y concedido por la Comisión, ya que el único daño reclamado por la parte querellante era de naturaleza económica, razón por la cual no procedía la emisión de la orden de cese y desista. Planteó, además, argumentos de derecho que, a su juicio, impedían la intervención de la Comisión, entre ellos, la falta de legitimación activa, la falta de jurisdicción, la ausencia de partes indispensables, el "*forum shopping*" de la querellante y la insuficiencia de la Resolución.

Por su parte, el representante legal de la querellante sostuvo que la Orden Provisional de Cese y Desista sin vista previa sobre la aplicación de los *Safety and Navigation Guidelines* emitida por la Comisión fue correcta y que el propósito de la vista posterior era dilucidar la alegada ilegalidad de los referidos *Safety and Navigation Guidelines* publicados por la querellada el 14 de febrero de 2026, los que alega

constituyen reglamentación o enmienda reglamentaria encubierta, adoptada sin cumplir con la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, y que tiene efectos económicos adversos sobre sus miembros y/o sobre las personas o entidades que estos representan.

Considerados los argumentos de las partes y evaluados los escritos presentados, formulamos las siguientes:

II. DETERMINACIONES DE HECHOS

1. La Comisión de Practicaje de Puerto Rico fue creada en virtud de la Ley 226 de 12 de agosto de 1999para autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones sobre el practicaje en Puerto Rico.[3] La referida ley concede a la Comisión la autoridad y el presupuesto para establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito y para adquirir y financiar todo tipo de embarcación, equipo o materiales necesarios para llevar a cabo su función.
2. La Asociación de Navieros de Puerto Rico es una corporación sin fines de lucro organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que reúne a agentes navieros y operadores de embarcaciones que prestan servicios en el Puerto de San Juan y otros puertos de Puerto Rico. Sus miembros son operadores y agentes de embarcaciones sujetas al practicaje compulsorio conforme la Ley Núm. 226 de 12 de agosto de 1999, conocida como la Ley de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico, 23 LPRA secs. 361 y ss., (en adelante, "Ley Núm. 226"), y al Reglamento Núm. 7214 de la Comisión de Practicaje de

[3] 23 LPRA sec. 361 y ss.

Puerto Rico, conocido como las Reglas de Tránsito en los Puertos de Puerto Rico de 2006 (en adelante, "Reglamento 7214").

3. La San Juan Bay Pilots Corporation es una corporación organizada bajo las leyes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, compuesta por los prácticos comisionados para la Bahía de San Juan conforme a la Ley Núm. 226, antes citada.

4. El 14 de febrero de 2026 la San Juan Bay Pilots Association adoptó ciertos *Safety and Navigation Guidelines*, los cuales, conforme las alegaciones de la parte querellada, constituyen criterios de seguridad, recomendaciones operacionales y mejores prácticas desarrolladas por prácticos licenciados sobre las cuales nunca se ha reclamado autoridad reglamentaria.[4]

5. El 30 de abril de 2026 la Asociación de Navieros de Puerto Rico presentó Demanda de Sentencia Declaratoria ante el Tribunal de Primera Instancia, Sala Superior de San Juan, en el caso Asociación de Navieros de Puerto Rico v. San Juan Bay Pilots Corporation, Civil Núm. SJ 2026CV03408. Allí solicita que se declare nulos, sin efecto legal y *ultra vires* las Safety and Navigation Guidelines aprobadas y publicadas por San Juan Bay Pilots Association el 14 de febrero de 2026. Se adujo que dichas guías constituyen una reglamentación o enmienda reglamentaria encubierta que no fue adoptada conforme al procedimiento formal de reglamentación requerido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme. **(Véase Exhibit 1 anterior.)**

---

[4]Véase Moción de desestimación o en la Alternativa Contestación a Solicitud de Cese y Desista presentada por la parte querellada fechada 8 de junio de 2026.

6. Además, ese día 30 de abril de 2026 la peticionaria presentó ante la Comisión de Practicaje de Puerto Rico "Solicitud de Orden de Cese y Desista al Amparo de la Regla 11 del Reglamento Núm. 6643 (En la Alternativa, con Vista al Amparo de la Regla 10)" contra San Juan Bay Pilots, Inc., por razón de la implementación de las *Safety and Navigation Guidelines* . **(Véase Anejo 1 anterior.)**

7. Se alegó ante la Comisión por la peticionaria que el 14 de febrero de 2026 la querellada adoptó y publicó unilateralmente, ciertas guías de aplicación general sin seguir el proceso de reglamentación exigido por la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme, 3 LPRA sec. 9601 y ss., y sin intervención alguna de la Comisión. Basada en lo anterior, solicitó como remedio que la Comisión emitiera una orden provisional de cese y desista, sin celebración de vista previa, contra San Juan Bay Pilots, sus prácticos, funcionarios, agentes y representantes hasta tanto se dilucidasen los asuntos ante el Tribunal de Primera Instancia. **(Véase Anejo anterior.)**

8. El 13 de mayo de 2026, mediante videoconferencia, se llevó a cabo una Reunión Extraordinaria de la Comisión en relación a la querella presentada por la Asociación de Navieros. En la referida reunión participaron la Lcda. Jessica Ñeco Morales, Presidenta de la Comisión; el Vicepresidente Capt. Carlos Ramos en representación de San Juan Bay Pilots; el Capt. Javier Figueroa, en representación de la Asociación de Navieros; el Sr. Hiram Medina como Comisionado; la Lcda. Taileen Negrón, como representante del interés público

y el Sr. Eduardo Morales, igualmente representante del interés público. También estuvo presente la Sra. Diana Rivera, empleada de la Comisión.

9. Surge de la Minuta sobre la vista de 13 de mayo de 2026 que el propósito de la reunión mencionada en la determinación de hechos anterior fue discutir la querella de la Asociación de Navieros contra San Juan Bay Pilots. Sin embargo, se concluyó por los presentes no evaluar la misma hasta tanto se presentara la misma utilizando el formulario oficial de querella de la Comisión. **(Véase Anejo 6.)**

10. Atendido el incidente de forma sobre la presentación de querella, el 26 de mayo de 2026 se celebró otra reunión extraordinaria en relación al asunto ante la consideración de la Comisión a la cual comparecieron la Lcda. Jessica Ñeco Morales; el Capt. Carlos Ramos; el Capt. Javier Figueroa; el Sr. Hiram Medina; la Lcda Taileen Negrón, el Sr. Eduardo Morales y la Sra. Diana Rivera.

11. En la reunión extraordinaria mencionada en la determinación de hechos anterior los miembros de la Comisión discutieron los pormenores de la adopción de las Guías y realizaron votación en la cual se decidió por mayoría que las Guías constituían normas de aplicación general que no fueron adoptadas conforme a los procedimientos de reglamentación establecidos por la Ley. En consecuencia, se emitió una orden provisional de cese y desista dirigida a San Juan Bay, con carácter inmediato de implementar, exigir, aplicar o hacer cumplir las referidas guías hasta tanto se llevase a cabo una vista administrativa. **(Véase Anejo 7.)**

12. Mediante escrito fechado el 8 de junio de 2026 la parte querellada se opuso ante la Comisión a la solicitud de cese y desista de la parte querellante.[5] **(Véase Anejo 4 anterior.)**

13. Conforme lo anterior, el 18 de junio de 2026, la Comisión, por medio de su Presidenta, la Lcda. Jessica Ñeco Morales, emitió Resolución y Orden en la cual concluye lo siguiente:

> "permitir la continua implantación de unas normas de aplicación general cuya adopción no cumplió con los requisitos mínimos de reglamentación establecidos por ley constituye causa suficiente para la emisión de una orden provisional de cese y desista mientras se celebra la vista administrativa contemplada en la Regla 11 del Reglamento 6643. En consecuencia, se ordena la [sic] SJBP así como a sus oficiales, directores, prácticos, empleados, agentes y representantes, cesar y desistir inmediatamente de implantar, exigir, aplicar o hacer cumplir las Safety and Navigation Guidelines de 14 de febrero de 2026, como condición para la prestación de servicios de practicaje o para el movimiento, tránsito o desatraque de embarcaciones en la Bahía de San Juan. Asimismo, la SJBP se abstendrá de rehusar, imitar, condicionar o demorar la prestación de servicios de practicaje por razón del incumplimiento con las referidas Guías." **(Véase Anejo 8.)**

14. La Resolución y Orden de cese y desista fue notificada a las partes por la Comisión el 18 de junio de 2026 y se señaló la vista provista por la Regla 11 para el 25 de junio de 2026 ante la Oficial Examinadora a fin de determinar si procedía mantener, modificar, hacer permanente o dejar sin efecto la Orden Provisional emitida. **(Véase Anejo 5 anterior.)**

---

[5] Surge de los documentos examinados que San Juan Bay Pilots acudió al Tribunal de Apelaciones para recurrir de la Orden Provisional de Cese y Desista emitida por la Comisión, así como el hecho de que su petición fue desestimada por prematura bajo el fundamento de que no existía una resolución final de la Comisión.

15. La parte querellante no presentó prueba ante esta Oficial Examinadora sobre el hecho de que la utilización de las guías, fuese una situación extraordinaria en que se estuviese causando o se pudiese causar un **grave daño inmediato** a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o que existiese **un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico que requiriera acción inmediata**. Por el contrario, las alegaciones y prueba ofrecida por dicha parte fue en el sentido de que se trata de un daño económico ya que se alega que la implementación de las guías encarecen los costos del transporte marítimo en la bahía de San Juan.[6]

III. DERECHO APLICABLE

i.

La Comisión de Practicaje de Puerto Rico fue creada en virtud de la Ley 226 de 12 de agosto de 1999[7] para autorizar, reglamentar, supervisar e imponer sanciones sobre el practicaje en Puerto Rico. La referida ley concede a la Comisión la autoridad y el presupuesto para establecer las reglas de disciplina, reglas de tránsito y para adquirir y financiar todo tipo de embarcación, equipo o materiales necesario para llevar a cabo su función.

La Comisión adoptará y promulgará un reglamento de tránsito marítimo y establecerá los límites donde los prácticos deben abordar o desembarcar de las

---

[6] Sobre ese particular, la representación legal de la querellada manifestó que dos de los tres testigos anunciados (Sr. Arturo Ginés y Sr. Hernán Ayala) no son dueños ni operadores de barcos, si no agentes de entidades que no son miembros de la Asociación de Navieros.

[7] 23 LPRA sec.361b.

embarcaciones. La Comisión fijará tarifas de pilotaje y poseerá y ejercerá los poderes relativos a la protección del tránsito marítimo en las aguas y puertos de la Isla. Tendrá la capacidad para actuar de forma autónoma, así como la facultad para demandar y ser demandada.

ii.

El Reglamento de Procedimientos Adjudicativos de la Comisión de Practicaje de Puerto Rico (Reglamento Núm. 6643 adoptado el 25 de marzo de 2003) establece el marco legal para resolver querellas de forma justa y rápida. Dicho reglamento rige las investigaciones, los procesos administrativos y las querellas presentadas ante la Comisión.

En conformidad, la Regla 10 del referido reglamento dispone lo siguiente:

> Regla 10.1 Si la Comisión determina que es necesario celebrar una vista adjudicativa, notificará por escrito, con excepción de lo dispuesto en la Regla 8 .3, a todas las partes o sus representantes autorizados e interventores la fecha, hora y lugar en que se celebrará la vista adjudicativa con no menos de quince (15) días de anticipación a la fecha de la vista. Cuando sea necesario acortar dicho término por causa debidamente justificada, la misma se consignará en la notificación.
>
> 10.2 Se le advertirá a las partes que a cualquier vista que señale la Comisión podrán comparecer con abogado si así lo desea, intérpretes, transcriptor de récord y deberán comparecer todas las personas citadas bajo el apercibimiento de la imposición de sanciones en caso de incomparecencias injustificadas a tenor con la Regle, 24 de este Reglamento.
>
> 10.3 Previa notificación y vista la Comisión podrá emitir órdenes de cesar y desistir, y prescribir los términos y condiciones correctivas que por la evidencia a su disposición y a tenor con el derecho aplicable determine que son en beneficio de la parte perjudicada.

La Regla 11, por su parte, provee un procedimiento de acción inmediata, permitiendo que la Comisión emita una resolución u orden provisional de cesar y desistir

sin la celebración de vista en **situaciones extraordinarias en que "se cause o pueda causar un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o cuando exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico, y que requiera acción inmediata de la Comisión**..." (Énfasis nuestro.)

Así la Regla 11.1 dispone en su parte pertinente, lo siguiente:

> No obstante lo dispuesto en estas Reglas, la Comisión podrá emitir una resolución o una orden provisional de cesar y desistir sin la celebración de vista, en una situación en que se cause o pueda causar un grave daño inmediato a cualquier embarcación, muelle, puerto, canal de navegación o a una entidad en particular; o cuando exista un peligro inminente para la salud, la seguridad o el bienestar del pueblo de Puerto Rico, y que requiera acción inmediata de parte de la Comisión a tenor con el Articulo 3 (b), de la Ley 226 del 12 de agosto de 1999. Dentro de los 10 días posteriores a la emisión de dicha resolución u orden provisional, la Comisión celebrará una vista administrativa en la que resolverá si dicha orden provisional se hace permanente o se revoca.
>
> 11.2 Dicha orden o resolución será efectiva al momento de ser emitida y notificada. Se notificará inmediatamente a la persona que corresponda en su lugar de hacer negocios o por correo certificado con acuse de recibo a las partes afectadas a la última dirección conocida, y permanecerá en vigor hasta que la Comisión o un Tribunal de Justicia la deje sin efecto. En casos de emergencias, la Comisión podrá notificar la resolución y las órdenes de cesar y desistir vía exposición por radio, prensa, televisión, tele-copiador o correo electrónico y posteriormente notificarlas personalmente o por correo certificado con acuse de recibo.
>
> 11 .3 La orden o resolución contendrá una declaración de las determinaciones de hechos, conclusiones de derecho y las razones de política pública que justifican la misma. Las determinaciones de hechos tendrán que estar sustentadas por el expediente."

iii.

Mediante la Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme[8] se declara como política pública del Gobierno de Puerto Rico el alentar la solución informal de las controversias administrativas de manera que resulte innecesaria la solución formal de los asuntos sometidos ante la agencia.

Así, dispone que las agencias establecerán las reglas y procedimientos que permitan la solución informal de los asuntos sometidos ante su consideración sin menoscabar los derechos garantizados por dicha Ley. Con ello se pretende alentar, pero no requiere u obliga a una parte a someter y resolver una controversia a través de medios informales. Se establece, además, que las disposiciones de dicha Ley se interpretarán liberalmente, de forma tal que garanticen que los procedimientos administrativos se efectúen en forma rápida, justa y económica y que aseguren una solución equitativa en los casos bajo la consideración de la agencia.

La referida ley dispone en su parte pertinente sobre el Procedimiento Adjudicativo de Acción Inmediata lo siguiente:[9]

> (a) **Una agencia podrá usar procedimientos adjudicativos de emergencia en una situación en que exista un peligro inminente para la salud, seguridad y bienestar público o que requiera acción inmediata de la agencia**. (Énfasis nuestro.)

---

[8] 3 LPRA sec. 9601 y ss,

[9] Véase sección 3.17, 3 LPRA sec 9657.

(b) La agencia podrá tomar solamente aquella acción que sea necesaria dentro de las circunstancias descritas en el inciso (a) precedente y que justifique el uso de una adjudicación inmediata.

(c) La agencia emitirá una orden o resolución que incluya una concisa declaración de las determinaciones de hecho, conclusiones de derecho y las razones de política pública que justifican la decisión de la agencia de tomar acción específica.

(d) La agencia deberá dar aquella notificación que considere más conveniente, a las personas que sean requeridas a cumplir con la orden o resolución. La orden o resolución será efectiva al emitirse.

(e) Después de emitida una orden o resolución de conformidad a esta Sección la agencia deberá proceder prontamente a completar cualquier procedimiento que hubiese sido requerido, si no existiera un peligro inminente.

iv.

El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha interpretado restrictivamente los mecanismos administrativos de acción inmediata. Así, en En HIMA San Pablo v. Departamento de la Salud, 181 D.P.R. 72, 85 (2011) el Tribunal Supremo explicó que el procedimiento sumario es una excepción que permite a las agencias desviarse del procedimiento ordinario. Sin embargo, teniendo en cuenta que el procedimiento ordinario es el garante de las exigencias constitucionales del debido proceso de ley, las circunstancias en las que se invoque esa excepción deben evaluarse cuidadosamente para asegurarnos que verdaderamente se trata de una situación de emergencia o peligro inminente para la salud, seguridad y el bienestar público. San Gerónimo Caribe Project v.

ARPe, 174 D.P.R. 640, 665 (2008), según citado en HIMA San Pablo v. Departamento de la Salud, *supra*."

IV. CONCLUSIÓN Y/O RECOMENDACIÓN

En primer orden, concurrimos con la Comisión en el sentido de que la Resolución de Cese y Desista emitida por ésta no constituye una adjudicación final sobre la validez o nulidad de las Guias ni sobre los méritos de la controversia judicial pendiente.

En consecuencia, el objeto de la vista celebrada el 25 de junio de 2026 fue evaluar si la determinación de orden de cese y desista de la Comisión debía continuar y no adjudicar en sus méritos finales, la validez, nulidad, legalidad o carácter *ultra vires* de los Safety and Navigation Guidelines, como sugiere la parte querellante.

Valga mencionar que la solicitud de la querellante fue presentada al amparo de la Regla 11, y solo en la alternativa se solicitó que, de entender la Comisión que la situación no satisfacía el umbral de acción inmediata, se tramitara el asunto conforme a la Regla 10. Sin embargo, la Comisión optó por el trámite extraordinario, razón por la cual emitió la Orden Provisional de cese y desista bajo la Regla 11, objeto de esta controversia, y notificó vista para que se determinase si la referida orden debía mantenerse, modificarse, hacerse permanente o dejarse sin efecto.[10]

Conforme lo anterior, determinamos que procede se deje sin efecto la orden de cese y desista emitida por la Comisión a la San Juan Bay Pilots el 18 de junio de 2026

[10] No debemos perder de vista que las guías, según la prueba presentada, fueron adoptadas el 14 de febrero de 2026 y no es hasta el 30 de abril de 2026 que se solicita de la Comisión un remedio extraordinario inmediato.

hasta que se celebre la vista conforme la Regla 10 del Reglamento de la Comisión o se resuelva el pleito pendiente en el Tribunal.

Respetuosamente sometido, hoy 6 de julio de 2026.

LIC. SONIA SANTANA SEPÚLVEDA

Se ha notificado con copia de este informe vía correo electrónico a la Comisión de Practicaje de Puerto Rico, compracticaje@prtc.net; Lic. Alberto J. Castañer Padró, alberto@castanerlaw.com; Lic. Giancarlo Font, gfont@drcprlaw.com; Lic. Rfael Toro Arzuaga, rafatoro-arzuaga.com; Lic. Miguel A. Nazario, Jr. man@nblawpr.com; Lic. Luis Ravía Vidal, man@nblawpr.com Capt. Ray K. Díaz, kdpilot1@gmail.com; Capt. Patrick López, lofish71@yahoo.com; Capt. Carlos Gutiérrez, carlos.gutierrez@gmail.com; Capt. Richard Flynn, rfcmarine@yahoo.com; Capt. Daniel Montes, capitanmontes@yahoo.com; Capt. Jake Elmstrom, rinconjake@hotmail.com; Capt. Tomas Busto, tbusto@sanjuanbaypilots.com; Capt. Carlos Ramos, cramos@sanjuanbaypilots.com.

GOBIERNO DE PUERTO RICO
LA FORTALEZA
SAN JUAN, PUERTO RICO

Boletín Administrativo Núm.: OE-2025-016

ORDEN EJECUTIVA DE LA GOBERNADORA DE PUERTO RICO, HON. JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN, PARA MODIFICAR Y AMPLIAR EL ESTADO DE EMERGENCIA ENERGÉTICA DE PUERTO RICO, ALINEAR LAS PRIORIDADES CON LA DECLARACIÓN DE EMERGENCIA ENERGÉTICA NACIONAL Y AUTORIZAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REALIZAR TRABAJOS DE REPARACIÓN SOBRE EL SISTEMA Y PARA AUMENTAR LA CAPACIDAD DE GENERACIÓN

POR CUANTO: El Gobierno de Puerto Rico tiene el deber constitucional de salvaguardar el orden público, así como de proteger la vida, la seguridad y los bienes de todos sus ciudadanos.

POR CUANTO: La energía eléctrica es un servicio esencial e indispensable para garantizar la seguridad ciudadana, la operación de actividades comerciales e industriales, y el funcionamiento de infraestructura crítica como sistemas de agua, telecomunicaciones y otros servicios básicos.

POR CUANTO: Durante las últimas décadas, el sistema eléctrico de Puerto Rico ha sufrido un marcado deterioro y abandono, producto de la escasez de recursos necesarios para su mantenimiento adecuado y la ejecución de reparaciones esenciales.

POR CUANTO: En el año 2017, Puerto Rico fue devastado por el Huracán María, catalogado como el cuarto desastre natural más grande en la historia de los Estados Unidos de América. Este evento destruyó la red eléctrica de la Isla, y tomó más de un año restablecer de forma temporera su infraestructura. Posteriormente, en el año 2020, una serie de terremotos afectó gravemente la infraestructura de generación ubicada en el sur de Puerto Rico. Lamentablemente, en el año 2022, el Huracán Fiona volvió a impactar la Isla, agravando aún más la ya frágil y vulnerable red eléctrica.

POR CUANTO: La mayor parte de la infraestructura eléctrica de Puerto Rico fue diseñada en la década del 1960, con una vida útil proyectada de entre veinte (20) a veinticinco (25) años. Por consiguiente, además de los daños sufridos por eventos naturales de gran magnitud, el sistema ha sobrepasado su vida útil en más de tres décadas. Estas condiciones han dado lugar a que, pese a la inversión de millones de dólares en reparaciones y soluciones temporeras, las unidades de generación continúen presentando fallas frecuentes y salidas forzadas, lo que evidencia su estado crítico.

POR CUANTO: Actualmente se están realizando trabajos de reparaciones y mantenimiento sobre múltiples unidades de generación en las distintas plantas de la Isla. A pesar de esto, las unidades en operación han continuado experimentando desperfectos que han mermado sustancialmente la generación eléctrica en Puerto Rico.

POR CUANTO: Conforme a los estándares y mejores prácticas de la industria energética, Puerto Rico debe contar con una capacidad instalada de generación de al menos cuatro mil quinientos megavatios (5,500 MW) para atender adecuadamente la demanda continua y los picos de consumo.

POR CUANTO: Aunque se han comenzado a instalar fuentes de energía renovable en Puerto Rico, al presente apenas se ha alcanzado un dos por ciento (2%) de generación eléctrica despachable proveniente de estas fuentes. Asimismo, los sistemas solares residenciales ofrecen alivio parcial durante el día, pero carecen de capacidad de generación durante las horas pico de consumo —entre las seis de

la tarde (6:00 p.m.) y las once de la noche (11:00 p.m.)— debido a la falta de luz solar.

POR CUANTO: El 31 de diciembre de 2024, una serie de eventos afectaron unidades de generación operadas por Genera PR, AES y EcoEléctrica, provocando una pérdida considerable en la capacidad de generación del sistema eléctrico. A esto se sumó una avería mayor ocurrida el 14 de febrero de 2024 en la Unidad 1 de la Central Aguirre, que redujo en doscientos ochenta megavatios (280 MW) la generación base. A la fecha, la Unidad 5 de la Central Costa Sur ha presentado desperfectos que ponen en entredicho su estabilidad y confiabilidad, representando una potencial pérdida adicional de trescientos megavatios (300 MW).

POR CUANTO: La capacidad total de generación —incluyendo activos de la Autoridad de Energía Eléctrica, fuentes renovables y operadores privados— apenas alcanza los tres mil megavatios (3,000 MW), lo que representa una deficiencia estimada de aproximadamente un treinta y tres por ciento (33%) con respecto a la capacidad requerida.

POR CUANTO: Esta deficiencia ha provocado múltiples eventos de relevo de carga a lo largo del pasado año. De cara al verano, cuando el consumo energético en la Isla alcanza sus niveles más altos, es imperativo adoptar medidas urgentes y efectivas para atender la crisis energética que atraviesa Puerto Rico.

POR CUANTO: Comenzando el 25 de marzo de 2021, el Gobernador de Puerto Rico decretó, por medio de la Orden Ejecutiva Núm. 2021-024, un estado de emergencia de infraestructura, incluyendo infraestructura energética y estableciendo un proceso expedito para evaluar y aprobar proyectos para la reconstrucción y modernización de la infraestructura.

POR CUANTO: El pasado 2 de enero emití las Órdenes Ejecutivas Núm. 2025-002 y 2025-003 para simplificar y agilizar permisos de proyectos financiados con fondos federales, proyectos críticos o estratégicos y proyectos de emergencia. Igualmente, el 9 de enero emití la Orden Ejecutiva Núm. 2025-005 para establecer, bajo la emergencia energética existente, la Oficina del Zar de Energía, con poderes enfocados en lograr eficiencia, alineamiento de propósito, supervisión de operadores y aceleración de la recuperación del sistema eléctrico.

POR CUANTO: El pasado 20 de enero de 2025, el Presidente de Estados Unidos, Donald J. Trump, emitió dos Órdenes Ejecutivas presidenciales declarando una emergencia para apalancar energía americana (*Executive Order No.* 14154) y declarando una emergencia energética nacional (*Executive Order No.* 14156). En ellas, se establece la urgencia y necesidad de eliminar burocracia, cumplir con las leyes aplicables, acelerar los procesos de permisos y priorizar eficiencia y certeza sobre cualquier otro objetivo que pueda dilatar y crear ambigüedad en los procesos de permisos. Se ordena expresamente a toda agencia federal relevante a que elimine cualquier atraso en procesos de permisos, apalancando mecanismos de exenciones, permisos generales, y decretos y reglamentos de emergencia, entre otros, para acelerar el otorgamiento de permisos federales.

POR CUANTO: Según dispone la Orden Ejecutiva Núm. 2025-005, y las Órdenes Ejecutivas Presidenciales Núm. 14154 y Núm. 14156, el Gobierno de Puerto Rico y el Zar de Energía ya se encuentran en conversaciones con sus contrapartes en el gobierno federal para agilizar y ejecutar los múltiples proyectos energéticos, críticos y prioritarios, enfocados en: (i) estabilizar la generación de energía, (ii) la construcción de generación base nueva y moderna, y (iii) reconstruir y modernizar la red eléctrica.

POR CUANTO: El Gobierno de Puerto Rico mantiene su firme compromiso con la transición hacia fuentes de energía renovable, sin descuidar su responsabilidad ineludible de velar por la salud, seguridad, bienestar y estabilidad del sistema eléctrico,

tomando todas las acciones necesarias para salvaguardar la vida y la integridad de nuestros ciudadanos.

POR CUANTO: El Artículo 5.10 de la Ley Núm. 20-2017, según enmendada, conocida como la LEY DEL DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD PÚBLICA DE PUERTO RICO, faculta a la Gobernadora a decretar un estado de emergencia y a "darle vigencia a aquellos reglamentos, órdenes, planes o medidas estatales para situaciones de emergencia o desastre o variar los mismos a su juicio", así como "dictar, enmendar y revocar aquellos reglamentos y emitir, enmendar y rescindir aquellas órdenes que estime convenientes para regir durante el estado de emergencia o desastre".

POR TANTO: Yo, JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN, Gobernadora de Puerto Rico, en virtud de los poderes inherentes a mi cargo y la autoridad que me ha sido conferida por la Constitución y las leyes de Puerto Rico, por la presente, decreto y ordeno lo siguiente:

SECCIÓN 1ª: **DECLARACIÓN DE EMERGENCIA.** Declaro una modificación y ampliación al estado de emergencia sobre el sistema eléctrico de Puerto Rico, incluyendo, pero sin limitarse, a los sistemas de transmisión y distribución, así como de generación, y la infraestructura auxiliar para poder operar el sistema eléctrico de Puerto Rico de forma confiable, asequible y en cumplimiento con las leyes aplicables incluyendo las ambientales – y además modernizar y reforzar dicho sistema a tono con nuestros tiempos y circunstancias.

Es imperativo (i) allegar y autorizar generación temporera a corto plazo; (ii) realizar reparaciones mayores a las unidades de generación que operan a base de combustibles fósiles, tales como, "Ultra Low Sulfur Diesel", gas natural, y "Bunker C" con el apoyo de dicha generación temporera; (iii) adelantar la más pronta construcción de plantas de generación base (base load); y (iv) agilizar la reconstrucción y modernización de la red eléctrica – con el apoyo de las agencias estatales y federales en otorgar los permisos o autorizaciones de emergencia pertinentes de forma que la permisología no sea el obstáculo ni la razón de atrasos en dichos proyectos de infraestructura críticos bajo la emergencia.

De igual forma, se ordena acelerar los trabajos de reparación y mantenimiento en transformadores, líneas de transmisión y distribución, y subestaciones de energía eléctrica, con el propósito de mitigar los riesgos asociados a fallas en el sistema y garantizar la continuidad del servicio.

SECCIÓN 2ª: **ACTIVACIÓN DE PROCESO EXPEDITO.** Durante la vigencia de esta declaración de emergencia, se exime total y absolutamente a la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE), LUMA Energy, Genera PR, AES y EcoEléctrica de toda obligación de solicitar, gestionar, radicar o cumplir con cualquier permiso, consulta, autorización, endoso, comentario, recomendación, certificación o trámite colateral ante cualquier agencia u oficina gubernamental, en lo que respecta a trabajos de reparación, reconstrucción y/o reemplazo de equipos o componentes del sistema eléctrico de Puerto Rico.

Dicha exención aplica de forma integral a toda acción o requerimiento que, en circunstancias ordinarias, sería exigido por ley o reglamento, e incluye —sin que se entienda como una limitación— los permisos, certificaciones o endosos emitidos por: (1) Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe); (2) Junta de Planificación; (3) Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA); (4) el Instituto de Cultura Puertorriqueña; y cualquier otra agencia u oficina que regule los trabajos de reparación, reconstrucción y/o reemplazo de equipos del sistema eléctrico de Puerto Rico. Esta exención incluye, pero no se limita, a los requisitos establecidos en leyes, reglamentos o procedimientos ordinarios de las agencias u oficinas. Sin embargo, el Negociado de Energía continuará ejerciendo sus funciones como el ente regulador de la política pública energética de Puerto Rico.

Las acciones necesarias para la ejecución de estos trabajos podrán realizarse de forma inmediata, sin necesidad de permisos previos, radicación de casos o tramitación administrativa alguna. No obstante, dichas acciones deberán ejecutarse cumpliendo con los estándares mínimos de seguridad aplicables y en estricto cumplimiento con las normas y regulaciones federales vigentes.

SECCIÓN 3ª: **RESPONSABILIDAD DEL ZAR DE ENERGÍA**. El Zar de Energía, mediante las autoridades conferidas en el Boletín Administrativo Núm. OE-2025-005, deberá supervisar las actividades que se realicen en virtud de esta Orden Ejecutiva. Asimismo, prestará la ayuda y coordinación necesaria para los esfuerzos que resulten necesarios en la implementación de la presente Orden Ejecutiva.

El Zar de Energía además asegurará que los mecanismos de permisos y autorizaciones de emergencia para proyectos energéticos del Gobierno de Puerto Rico estén alineados y sean consistentes con los procesos paralelos a nivel federal bajo las Órdenes Ejecutivas Presidenciales y los reglamentos federales aplicables, incluyendo exclusiones categóricas, poderes de emergencia, exenciones, órdenes administrativas de emergencia, aplicables a proyectos de energía (red eléctrica, plantas de generación y demás equipos de infraestructura de apoyo) bajo reglamentación de, entre otros, la Agencia de Protección Ambiental federal (USEPA), Departamento de Energía Federal (USDOE), FEMA/DHS, el Consejo de Calidad Ambiental (Council on Environmental Quality, o CEQ por sus siglas en inglés).

El Zar de Energía llevará a cabo todo y cualquier esfuerzo para cumplir con lo antes mencionado, incluyendo la coordinación estrecha y sustantiva con el gobierno federal, y las agencias estatales.

SECCIÓN 4ª: Es menester recalcar que el propósito de esta Orden Ejecutiva, y las previamente emitidas, es centrarse en el uso del mayor sentido común, en cumplimiento con las leyes aplicables, en atención a la urgencia y emergencia energética que enfrentamos. Esto incluye el uso y referencia – en el proceso de evaluación y aprobación de proyectos de energía – de cualquier fuente de datos confiable en lugar de tener que gestionar nuevos estudios científicos y técnicos, excepto en casos claramente relevantes. Esto, con la meta de inmediatamente adelantar y lograr los objetivos de (i) allegar generación temporera a corto plazo; (ii) realizar reparaciones mayores a las plantas de generación operadas y mantenidas por Genera; (iii) adelantar la construcción de generación nueva; y (iv) agilizar la reconstrucción y modernización de la red eléctrica.

SECCIÓN 5ª: **INFORME.** Dentro de los treinta (30) días de completar cada proyecto tramitado conforme a las disposiciones de esta Orden Ejecutiva, la Autoridad de Energía Eléctrica, LUMA Energy, Genera PR, AES y EcoEléctrica deberán rendir un informe detallado al Negociado de Energía y a la Autoridad de Alianzas Público-Privadas sobre los gastos incurridos al cierre de las labores.

SECCIÓN 6ª: **DEFINICIÓN DEL TÉRMINO AGENCIA.** Para fines de esta Orden Ejecutiva, el término "agencia" se refiere a toda agencia, instrumentalidad, oficina o dependencia de la Rama Ejecutiva del Gobierno de Puerto Rico, incluyendo a las corporaciones públicas, independientemente de su nombre.

SECCIÓN 7ª: **NO CREACIÓN DE DERECHOS EXIGIBLES.** Esta Orden Ejecutiva no tiene como propósito de crear derechos sustantivos o procesales a favor de terceros, exigibles ante cualquier foro judicial, administrativo o de cualquier otra índole contra del Gobierno de Puerto Rico, sus agencias, sus oficiales, empleados o cualquier otra persona.

SECCIÓN 8ª: **SEPARABILIDAD.** Las disposiciones de esta Orden Ejecutiva son independientes y separadas unas de otras y si un tribunal con jurisdicción y competencia declarase inconstitucional, nula, o inválida cualquier parte,

sección, disposición y oración de esta Orden Ejecutiva, la determinación a tales efectos no afectará la validez de las disposiciones restantes, las cuales permanecerán en pleno vigor.

SECCIÓN 9ª: **DEROGACIÓN.** Esta Orden Ejecutiva deja sin efecto cualquier otra orden ejecutiva que en todo o en parte sea incompatible con esta hasta donde existiera tal incompatibilidad.

SECCIÓN 10ª: **PUBLICACIÓN.** Esta Orden Ejecutiva debe ser presentada inmediatamente en el Departamento de Estado y se ordena su más amplia publicación, incluyendo su divulgación en los portales digitales oficiales del Gobierno de Puerto Rico.

SECCIÓN 11ª: **VIGENCIA.** Esta Orden Ejecutiva entrará en vigor inmediatamente y se mantendrá vigente hasta que sea expresamente enmendada o revocada por una Orden Ejecutiva posterior o mediante disposición legal aplicable.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, expido la presente Orden Ejecutiva bajo mi firma y hago estampar en ella el sello del Gobierno de Puerto Rico, en San Juan, Puerto Rico, hoy 2 de abril de 2025.

JENNIFFER A. GONZÁLEZ COLÓN
GOBERNADORA

Promulgada de conformidad con la Ley, hoy 2 de abril de 2025.

VERONICA FERRAIUOLI HORNEDO
SECRETARIA DE ESTADO

ANALYSIS SUPPORTING THE LETTER OF RECOMMENDATION ISSUED BY COTP SECTOR SAN JUAN ON JANUARY 12, 2026

Table of Contents

1. Introduction	2
2. Review Methodology	4
3. Port and Project Description	7
4. Marine Transportation System Factors	12
5. Additional Risk Mitigation Measures	18
6. Conclusions	20

(INTENTIONALLY LEFT BLANK)

1. Introduction

A. This analysis complements my Letter of Recommendation (LOR) dated January 12, 2026, which conveys my recommendation on the suitability of the San Juan Bay for larger Liquified Natural Gas (LNG) carrier traffic proposed by NFEnergía LLC (hereinafter the Applicant). It documents the process followed during the review of the Applicant's numerous Waterway Suitability Assessment submittals and supporting documentation (henceforth referred to as the WSA). It includes excerpts from charts, imagery, and documents pertinent to determining the suitability of the waterway, with a focus on the Army Terminal Channel, the Army Terminal Turning Basin, the Puerto Nuevo Channel, and their respective approaches. This summary is not all-inclusive; background information and amplifying data are contained in the WSA.

B. In my LOR, as Captain of the Port (COTP), I recommended to the Federal Energy Regulatory Commission (FERC) that the San Juan Bay be considered **suitable** for the marine traffic proposed by the Applicant in their WSA. My recommendation is based on the future feasibility and continued effective implementation of the extraordinary precautions needed to ensure the maneuverability of the vessels proposed by the Applicant. For the purposes of my analysis, the following presumptions were made:

i. The Applicant will implement, at a minimum, all risk management measures identified in their WSA and supporting documentation, as well as any additional measures deemed prudent by those directly in charge of navigating and docking the vessels subject of the proposal, especially those providing daily risk assessment and mitigation recommendations.

ii. Vessels will implement the Applicant's Transit Management Plan (TMP) conservatively,[1] and will not materially deviate from or revise the TMP without prior consultation with and acknowledgement by my office.

iii. The Applicant will monitor the conditions of the navigability of the San Juan Bay and engage the U.S. Coast Guard if the characteristics of the waterway, the weather, the navigation aids, local regulations, and marine traffic have changed substantially from those identified in the WSA (to include the conditions discussed in Section 5 of this document).

iv. The Applicant will attain and sustain regulatory compliance with all federal, state, and local agencies.

v. The Applicant will refrain from any operations that reduce the navigable capacity of the federal channels; to include, but not limited to, any operation that requires

[1] Noting that the estimated risk level might differ from the actual risk and that the proposed vessel transits were unprecedented until this year, it is reasonable to assume that a larger margin of error exists, and more conservative mitigation strategies will be applied by those in charge of the navigational watch until sufficient experience and confidence with the proposed vessel class and maneuvers are established.

docking, mooring, setting anchor, or tying up in any configuration which infringes in the channels.

vi. The applicable federal channels and aids to navigation will remain relatively unchanged during the next year.

vii. The dimensions and capacities of vessels calling on the Applicant's port facility will remain equal or less than those presented in the WSA and included below in **Table 1**.

viii. Vessels will transit with the quantity and capacity of tug and other assist equipment deemed necessary[2] by the San Juan Bay Pilots; and any operational parameters evaluated in support of the WSA (including tug number/capacity and environmental thresholds) will be maintained unless my office explicitly concurs in writing with a change.[3]

ix. Vessels will adhere to Under-Keel-Clearance (UKC) safety guidelines.[4] The master and chief mate will ensure the UKC guidelines are readily available onboard and will coordinate with relevant port partners[5] to ensure that agreed safety margins are maintained throughout transit and while moored.

C. The primary federal agency responsible for permitting the Applicant's LNG Operations is FERC. The U.S. Coast Guard's recommendations contained within the LOR and enclosures are based on the collective knowledge and experience of navigation safety and maritime security stakeholders. Neither the LOR nor its enclosures impose conditions or requirements on any other agency having jurisdiction and from whom the Applicant may seek permit.

D. Atypical of other recommendations, the LOR is for a facility that lacks a Commission Order, has operated for several years, and now proposes a significant increase in its vessels' dimensions. FERC allowed the Applicant's continued operation in the discussion section of the Order on Show Cause of 2021, where FERC weighed the U.S. Coast Guard's review of a WSA from 2018. The applicant's original WSA, reviewed by my office in 2018, proposed using vessels with significantly smaller dimensions to conduct ship-to-ship transfers while moored alongside wharfs Alpha and Bravo in the San Juan Harbor; and the operation subsequently expanded beyond the originally proposed vessel dimensions.

---

[2] The number and capacity of escort tugs have been a point of contention between the Applicant and the San Juan Bay Pilots. See detailed discussion in Section 4.C. and 5.C of the enclosed analysis.

[3] The specifications of the towing vessels engaged in maneuvering the vessel are considered "[an issue] affecting the safety and security of the waterway and considered relevant by the Captain of the Port" per 33 CFR § 127.009 (a) (5). Certain matters particular to the issue of tug assist my office's interpretations were discussed in a letter to SJBP, enclosure 3 to the LOR.

[4] The U.S. Coast Guard in San Juan does not promulgate minimum UKC, prudent parameters are determined by the vessel design (and its protection and indemnity provider) to determine minimum UKC as an absolute value (e.g. 2.5 feet) or as a percentage of the draught that can vary by situation (e.g. 5% of draught in protected water and 1.5% alongside). PIANC guidelines may also be referenced; the dredged depth of Puerto Nuevo Channel is 41 feet, resulting in maximum draft for the proposed vessels of approximately 35.5 feet, depending on speed and other factors.

[5] The San Juan Bay lacks a harbormaster office, and such functions are typically facilitated by the agents providing first-class pilotage and towing.

E. In 2020, and without receiving feedback from our office or FERC, the Applicant increased the size of its vessels and operated beyond the reasonable suitability limits of the affected waterway as determined by an after-the-fact review of the factors listed in 33 CFR § 127.007 and § 127.009. Specifically, the Applicant expanded its operation such that the separation between the Applicant's vessel and the limits of the federal channel was materially reduced. During its ship-to-ship cargo transfers, the Applicant's vessels encroached upon and materially obstructed the channel, thereby reducing the navigable capacity of one of the busiest waterways in Puerto Rico. Between 2020 and 2025, the U.S. Army Corps of Engineers (USACE) and my office partly addressed the reduction in navigable capacity by supporting dredging projects and increasing the berthing area dimensions to preserve the navigable capacity of the federal channel. Even after the increased berth dimensions, the Applicant was required to suspend all ship-to-ship transfer operations that extended into the federal channel. The applicant has since refrained from conducting ship-to-ship transfers, although such offloading operations are possible with smaller vessels.

F. On April 12, 2024, the Applicant proposed further increases in the dimensions of its vessels via a Letter of Intent (LOI) which included ship-to-ship transfers operations. On August 26, 2024, the Applicant provided additional documents in support of an updated WSA; and by September 26, 2024, our office determined that the waterway was not suitable for the operation as then proposed. My office's 2024 LOR explained that the combined beams of the proposed vessels in ship-to-ship transfer configuration far exceeded the waterway capacity, extending beyond the Applicant's berth and impeding navigation in the federal channel. Since the issuance of the 2024 LOR, my office has received and reviewed numerous documents amending the Applicant's proposal, to include an amended follow-on WSA on December 19, 2024, an updated follow-on WSA received on May 7, 2025, and additional comments on August 20, 2025.

G. The Applicant submitted a Follow-on WSA on August 26, 2024, to propose increased dimensions of the vessels employed at their existing LNG port facility in the Port of San Juan (at Wharves Alpha, Bravo, and Charlie in Puerto Nuevo, Section 1, San Juan Harbor, San Juan, Puerto Rico 00922, Coordinates: 18°25'42.90"N 66°6'19.52"W). On May 7 and August 20, 2025, the Applicant submitted an updated follow-on WSA with supporting documentation meeting the requirements of 33 CFR § 127.007 and NVIC 01-2011. The updates included specific changes to the proposed vessels and operational constraints to support navigation and waterway suitability for the proposed LNG traffic.

2. Review Methodology

A. The Applicant and their identified stakeholders provided my office with descriptions of the waterway, the scope and details of the proposed operations, and comments on the risks associated with the proposal in various forums and formats. Some data was received electronically, while others were received on paper; some comments were received in person, while others were received virtually or by phone. The data and comments analyzed were provided by the Applicant or acquired by my staff from available reputable sources. When feasible, qualitative and quantitative assessments were

performed to confirm or correct data; in instances where data conflicted with an official source,[6] it was discarded or set aside.

B. My office utilized various references to aid the review of the Applicant's proposal, which are either codified into law and regulations, incorporated by reference in regulations, referenced in policy, promulgated by our agency, or widely accepted by reputable international organizations. The references include, but are not limited to, sections of the U.S. Code (USC), parts and subparts of the U.S. Code of Federal Regulations (CFR), Navigation and Vessel Inspection Circulars (NVIC), and internationally recognized guidelines published by the Permanent International Association of Navigation Congresses (PIANC[7]) in collaboration with the International Association of Ports and Harbors (IAPH), the International Maritime Pilots' Association (IMPA), and the International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA). The guidelines from Japan's Port and Harbour Research Institute (PHRI) were assessed but deemed less pertinent to the specific requirements[8] of this review.

C. My staff consulted other government agencies (federal, state, and local), the Applicant and their consultants and representatives, stakeholders from industry and their consultants and representatives, and personnel internal to our agency within the chain-of-command or appropriate program offices. Besides FERC, other federal agencies consulted included the Department of Defense (DOD), Federal Bureau of Investigations (FBI), National Oceanographic and Atmospheric Administration (NOAA), Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA), and the U.S. Army Corps of Engineers (USACE). At a state level, besides the Puerto Rico Ports Authority (PRPA), my office consulted with the Land Management Administration (LMA), the Office of the Comptroller of Puerto Rico (OCPR), the Public Private Partnerships Authority (P3A), the Puerto Rico Electric Power Authority (PREPA), and the Puerto Rico Firefighters Corp (PRFC). At a local government level, my office engaged personnel from the mayor's offices of the municipalities of Cataño, Guaynabo, and San Juan.

D. Our office has been in contact with private stakeholders, either upon our request or on their own volition, to provide written or verbal data or comments regarding the Applicant's proposal. My office considered data and comments from the Applicant's parent company, New Fortress Energy (NFE), its subsidiary GeneraPR, and other organizations connected to the proposal, even if not directly affiliated with the Applicant or their proposed port facility. Such organizations include, but are not limited to, AcuTech Group, Puerto Rico Maritime Group (PRMG), Riben Marine Inc., Suderman & Young Towing Company, Moran Towing, McAllister Towing, the American Waterways Operators (AWO), Joint Concession Management (JCM), the Puerto Rico North Area Maritime Security and Harbor Safety Committee, and the San Juan Bay Pilots (SJBP).

---

[6] An example of this is the bathymetry provided by sources other than the U.S. Army Corps of Engineers or the National Oceanographic and Atmospheric Administration.

[7] PIANC guidelines for the safe and efficient design of navigational channels, titled Harbour Approach Channels Design Guidelines, Report n° 121 – 2014.

[8] While highly regarded, the PHRI models emphasize wave interactions but neglect winds and the channel bottom type. Therefore, we find the PIANC guidelines to be more appropriate to assess the unique hazards associated with San Juan Bay.

E. My office sought feedback on the preliminary results contained within this analysis from other federal government agencies and external subject matter experts in matters of navigation (amongst others, credentialed merchant mariners operating in the San Juan Bay). Aspects with total consensus were readily accepted while aspects lacking consensus were explored in deeper detail to ascertain if our methodology was appropriate or if revisions were necessary. This analysis explicitly states where subject matters experts' opinions differed and discusses such matters in greater detail to substantiate the recommendation contained in the LOR.

F. All empirical and theoretical data from studies and simulations,[9] submitted in whole or in part,[10] contributed to my office's understanding of the navigable feasibility of the Applicant's proposal. Whenever provided with sufficient data, my staff compared the input of the simulations or studies with known parameters; especially if the data was recently updated and could conflict with directly observed measurements.[11] Specifically related to navigation, my office reviewed material contained within the following:

   i. NFE Puerto Rico Passing Vessel Study, March 2025, by Lloyd Engineering, Inc

   ii. San Juan Harbor Improvement Study, San Juan Harbor Deepening and Widening Ship Simulation Results, May 2017, by the USACE

   iii. San Juan Harbor, Puerto Rico navigation Improvements Study, Appendix C, Economics, June 2018 by the USACE

   iv. Navigation Study for San Juan Harbor, Puerto Rico – 76078, March 1994, by the USACE

   v. Navigation simulations conducted by NFE and the SJBP between 2023 and 2025 in Houston, TX at the Seamans Church Institute Center for Maritime Education

G. Readily available software performed all calculations, which my staff used sparingly to either validate data or fill in gaps where the data was unavailable. PIANC guidelines were the primary source of equations utilized to determine the by-design navigable capacity of the waterways and to address any gaps in the Applicant's proposal. My staff performed most calculations multiple times, each with varying risk assumptions,[12] to gain

[9] This includes all studies received by my office since April 2024, regardless of whether it was later updated or withdrawn. I note my office did not receive all navigation studies or simulations conducted by the Applicant.
[10] The Applicant quoted passing vessel studies but only provided the executive summary from the NFE Puerto Rico Passing Vessel Study, lacking supporting documentation.
[11] The waterways transited by the Applicant's vessels have been dredged recently, as reflected in the latest bathymetry by the USACE in 2025. Most of the Applicant's studies were completed prior to the completion of dredging, relying on theoretical predictions to account for the anticipated state of the waterway. However, empirical readings after completion of dredging were not in alignment with the Applicant's predictions, especially with respect to the waterway depths and the centerline of the expanded federal navigational channels.
[12] PIANC guidelines calculations include relevant variables for ship maneuverability, vessel speed, wind speed, ATON condition, channel type, seabed material and class, and channel type (open or protected waters). A myriad of variable assumptions and combinations were explored to better understand data sensitivity and transit risk.

a holistic understanding of potential operational windows for the Applicant's vessels transits.

H. Because the Applicant's port facility has been in operation for many years, my office had the opportunity to observe many transits of smaller vessels and a few of the proposed larger vessels. During the controlled transit of the larger vessels my office observed that, with extraordinary precautions and conditions imposed,[13] the waterway is suitable for transit and docking of the Applicant's proposed larger vessels. Although these transits provided valuable information, the imposed conditions were more conservative than those proposed by the applicant. To that effect, the collected observations are not necessarily indicative of how the Applicant will operate in the absence of COTP-imposed control measures.

I. Our analysis included reviews of security-related data that has been determined Sensitive Security Information (SSI), and it is not subject to public disclosure. If disclosed, the SSI could be used to subvert or exploit the security programs of vessels, facilities, or ports. SSI material requires appropriate handling in accordance with 49 CFR Part 1520 and NVIC 10-04, Guidelines for Handling of SSI, COMDTPUB P16700.4. The stakeholders, data, and analysis for these matters are in a separate document, Enclosure (2) to the LOR, titled *Sensitive Security Information in Support of the Letter of Recommendation Issued by COTP San Juan on January 12, 2026.* Members of the maritime industry, members of federal, state, or local government agencies, and other parties who demonstrate a need to know may contact my office for information on how to submit a request for Enclosure (2).

3. Port and Project Description

A. The Applicant's port facility is located within wharves Alpha, Bravo, and Charlie of the San Juan Harbor,[14] within the San Juan Bay, in Puerto Rico's Atlantic coast. The harbor's port complex is the archipelago's primary port and includes port facilities in three municipalities (Cataño, Guaynabo, and San Juan) which combined handle more than 60% of the dry-goods and 80% of the liquid bulk cargoes.[15] The port is surrounded by inhabited buildings and primary roads, with limited remaining industrial space for future port expansion.

---

[13] Imposed COTP Order conditions are as follows: Transits shall only take place between sunrise and sunset, and in the absence of any reduced visibility conditions. Transit, docking, undocking, and shifting within the port shall only take place when prevailing current is less than 1 knot, sustained wind is less than 10 knots, and gusts are less than 15 knots. Transit, docking, undocking, and shifting within the port shall only take place with four escort- rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull to the satisfaction of the pilot. Per 33 CFR §165.754, a safety zone will be enforced during the transit, docking, undocking, and while the vessel is moored. While moored, two escort-rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull must be readily crewed and available, and positioned to adequately respond to any incident which may pose a hazard to the moored vessel during the transit of other vessel traffic to adjacent berths through the safety zone. Any uncoordinated breach of the safety zone must be immediately notified to the Sector San Juan Command Center on VHF-FM channels 16 or 22A.

[14] The term harbor is considered the portion of the inland waters that contains port facilities and similar infrastructure whereas the bay is the entire body of water inside of the boundary line or its functional equivalent. To that extent, the San Juan Harbor is contiguous to and contained within the San Juan Bay.

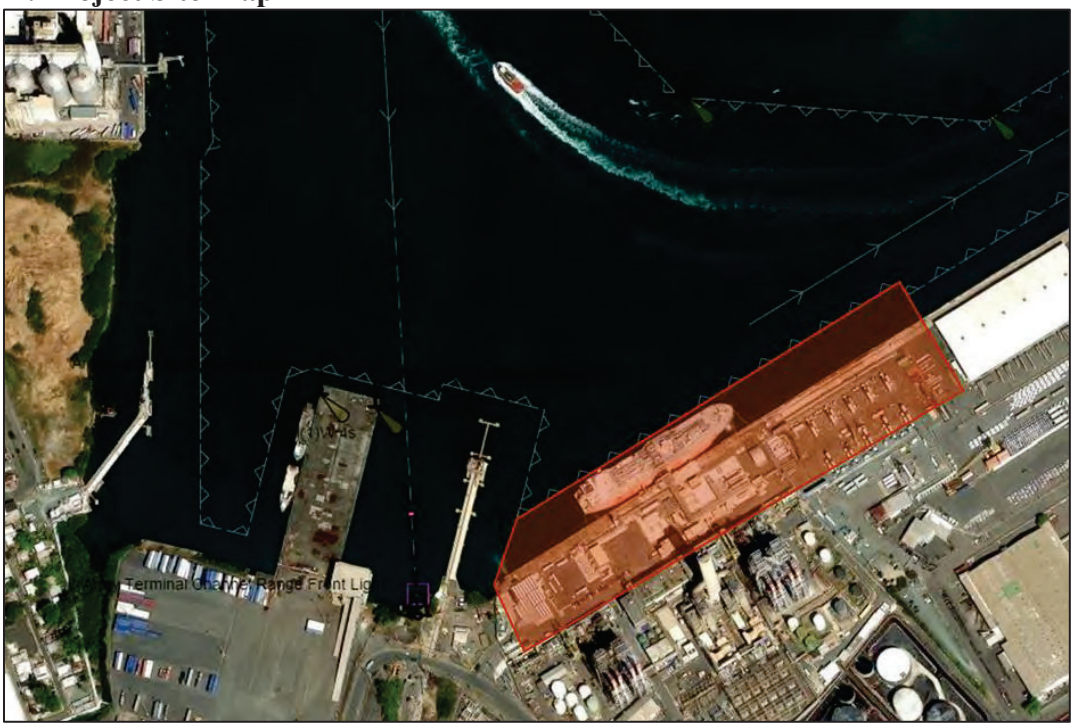
[15] The port complex has the only actively working gantry cranes, jet-fuel terminals, and cruise-ship piers in the archipelago.

B. The commercial vessel traffic volume in the San Juan Bay is seasonal, being busiest between Labor Day and Memorial Day, and peaking during the winter months. Even at its busiest, the deep-draft volume is low enough to be manageable by eight pilots, working in pairs, on 12-hour shifts. On most occasions, regardless of the time of the year, the SJBP manage traffic[16] in such a way that no deep-draft vessel passes or meets another within the bay.

C. The commercial vessels in the San Juan Bay vary widely in size and type, the smallest being passenger vessels under 100 gross tons (used as ferries to cross the bay), and the largest being cruise ships exceeding 250,000 gross tons. The marine transportation system in way of the Applicant's port facility typically serves vessels of less than 80,000 gross tons. The Applicant's proposed vessels are nearly 100,000 gross tons, making them the largest to transit those channels.

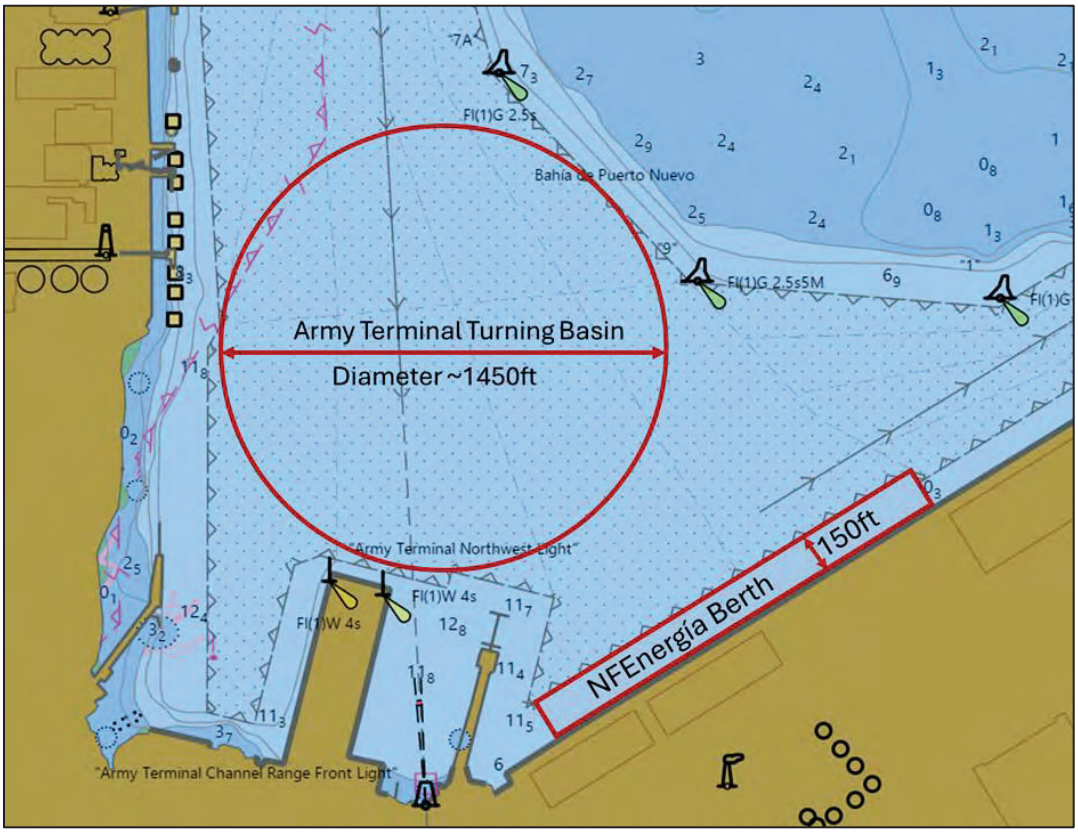
D. The Applicant's proposed site, wharves Alpha, Bravo, and Charlie, are shown in **Figures 1 and 2.** To arrive at the proposed site, the Applicant's vessels transit through the Bar Channel, Anegado Channel, Army Terminal Channel, and Army Terminal Turning Basin, as shown in **Figure 3**. While the Applicant's vessels are docked at wharfs Alpha, Bravo, and Charlie, they are adjacent to the Puerto Nuevo Channel approach.

Figure 1. Project Site Map



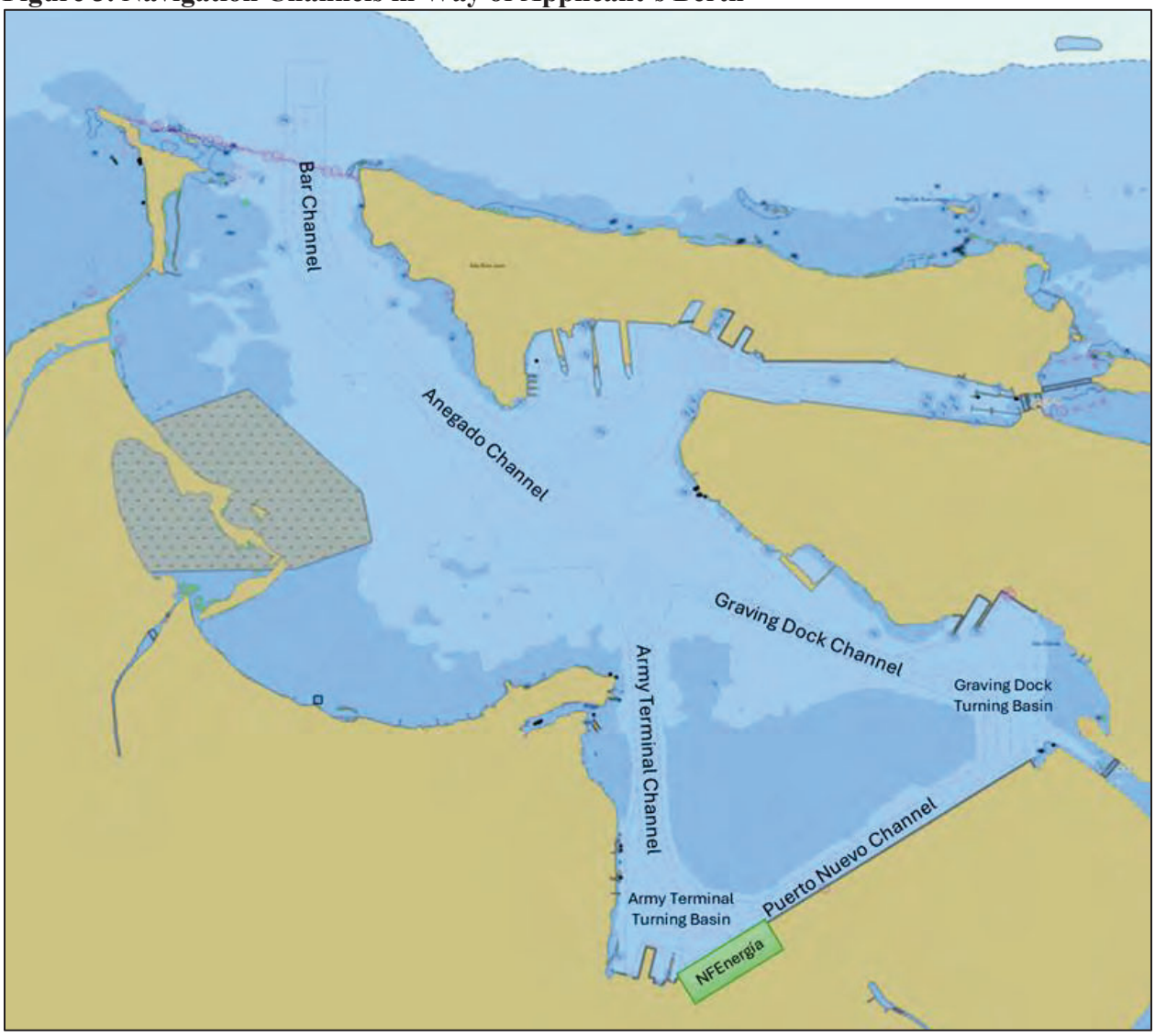
[16] This function is performed by San Juan Bay Pilots as there are no harbormaster offices in Puerto Rico.

Figure 2. Army Terminal Turning Basin and Applicant's Berths



(INTENTIONALLY LEFT BLANK)

Figure 3. Navigation Channels in Way of Applicant's Berth



E. The Applicant proposes employing larger LNG carriers at the Facility with a length overall of up to 935 ft (285.1 m), a beam of up to 142.4 ft (43.4 m), and a cargo capacity of up to 155,005 m^3. The fleet could include vessels such as the GOLAR FREEZE, ENERGOS MARIA, ENERGOS PRINCESS, GASLOG SINGAPORE, CORAL ENCANTO, and VPOWER GLOBAL. **Table 1**, below, depicts the proposed LNG carriers as provided in the updated follow-on WSA from NFE, dated March 17, 2025.

Table 1. Vessel Particulars

Vessel Name	Golar Freeze	Energos Maria	Energos Princess	Gaslog Singapore	Coral Encanto	Vpower Global
Owner	Sovereign Freeze Ltd.	Energos	Energos	Gaslog	Anthony Veder	CNTIC Vpower Global
Flag	United Kingdom	Majuro, Marshall Islands	Majuro, Marshall Islands	Hamilton, Bermuda	Netherlands	Hong Kong
Port of Registry	Majuro, Marshall Islands	Majuro / Marshall Islands	Majuro / Marshall Islands	Hamilton, Bermuda	Rotterdam, Netherlands	Hong Kong
Year of Build	1979	2006	2003	2010	2020	2020
Classification Society	Det Norske Veritas	Det Norske Veritas	Lloyds Register	American Bureau of Shipping	Bureau Veritas	China Class Society
Class Notation	+1A1 Tanker for Liquefied gas EP	-	100A1 Liquefied Gas Tanker, Ship Type 2G, Methane (LNG)	A1 E, Liquefied gas carrier, Ship type 2G	Liquefied gas carrier Type 2G	CSA LNG Carrier, Type 2G
Vessel Type	LNG Carrier	FSU/Transport	Transport	FSU	FSU	Shuttle
Call Sign	6ZLI	V7KE3	V7VN4	ZCDZ3	PDSD	VRTC9
IMO No.	7361922	9320374	9253715	9355604	9693719	9696537
LOA	287.55 m	285.4 m	276.99 m	285.10 m	181.30 m	176.80 m
LBP	274.00 m	274.4 m	268.38 m	274 m	-	166 m
Breadth moulded	43.40 m	43.4 m	43.40 m	43.40 m	28 m	90.50 ft
Depth moulded	25.00 m	26.00 m	26 m	19.9 m	19 m	18.50 m
Ballast capacity	52,647 m3	54,543 m3	52,411 m3	53,265 m3	13,326 m3	8,173 m3
Gross Tonnage	95,872 MT	97,491 MT	93,899 MT	-	26,166 MT	23,516 MT
Cargo Volume (LNG @98%)	125,226.73 m3	145,958 m3	138,159 m3	155,005 m3	30,328 m	28,115 m3
Berthed Distance to Channel	2.1 ft	2.1ft	2.1ft	2.2 ft	52.6 ft	54 ft

F. The USACE Navigation Improvement Project widened and deepened some of the navigation channels in way of the Applicant's port facility. **Table 2** contains the current dimensions of these channels and the berths at the Applicant's port facility. An important fact was discovered through empirical review of the bathymetry and dimensions - the Army Terminal Channel and the Puerto Nuevo Channel were dredged and now lie asymmetrically with respect to the nominal channel centerline marked by the navigation aids, and their navigation capacity is possibly 10% less than presumed.

Table 2. General Dimension of Applicable San Juan Bay Channels and Wharves

Bar Channel	800 ft width, 51 ft minimum depth
Anegado Channel	800 ft width, 45 ft depth
Army Terminal Channel	450 ft width, 45 ft depth
Puerto Nuevo Channel	350 ft width, 39 ft depth
Army Terminal Turning Basin	1,450 ft diameter, 45 ft depth
NFEnergía Wharves A, B, C	150 ft pier to channel, 32 ft approximate minimum depth, 1,600 ft approximate pier length

4. Marine Transportation System Factors

A. Aids to Navigation (ATON): Navigation simulations were utilized to ascertain the proposal's risks and plausible risk mitigating factors. For these, assumptions were made regarding the existence and conditions of ATON in the applicable portions of the waterway. One assumed the existence of an additional aid, and all assumed that existing relevant ATON were present, properly aligned, and visible. There are some existing ATON discrepancies (that cannot be immediately addressed) which increase the actual risk and complexity of maneuvering the vessels. The Applicant proposes to mitigate these risks by restricting transits to daylight and good-visibility conditions until the ATON discrepancies are corrected.

i. Outbound channel ranges: There are no established northbound range markers for the Army Terminal Channel.[17] During daytime, pilots may use conspicuous visual landmarks in the vicinity of Castillo San Felipe del Morro (El Morro) to maintain alignment; these cues are unavailable at night or in reduced visibility.

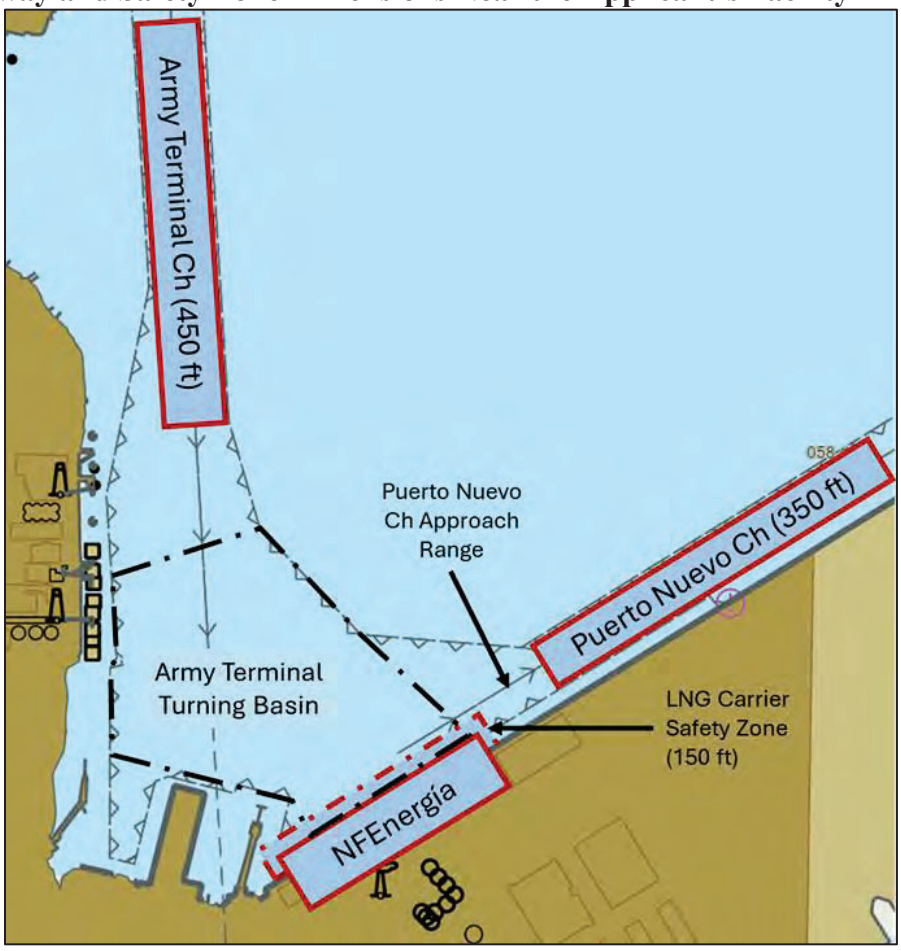
ii. Inbound range alignment: After the most recent dredge project of the Army Terminal Channel, the channel was widened asymmetrically to the centerline. After conclusion of the project the bathymetry shows that the inbound range is now offset from the channel centerline by approximately 20 ft, which can induce a systematic steering bias if piloted visually.

[17] The pilots stated on August 3, 2025: "Navigational Ranges and Lighting: Modifications to range lights in the Army Terminal Channel remain pending. These include raising the 30870 Range Rear Light to ensure visibility when the Trailer Bridge barge is docked. Installing new Front and Rear Range Lights to support northbound LNG vessel transits on Pier 4 (approx. 356.4°). These improvements have not been completed."

iii. Inbound range visibility: The inbound range rear light (USCG Light List No. 30870) and day-board are obstructed multiple days per week, sometimes for periods exceeding 24 hours during cargo operations of a nearby port facility.

B. Dimensions, Navigable Capacity, Safe Passing Distances, and Operational Drafts: The limited width[18] (depicted in **Figures 2 and 4**) and depth of the waterways increase the magnitude of the navigational risks and present challenges that have become a contentious matter.[19] The Applicant proposed extraordinary alternatives to partially address instances where their proposal required that vessels exceeded the navigational capacity of the channels, passing vessel guidelines, or operational draft thresholds. An example of alternative risk mitigations, covered in further detail in the next subsection, is the use of additional[20] escort-rated towing vessels with increased[21] capacities.

Figure 4. Waterway and Safety Zone Dimensions Near the Applicant's Facility



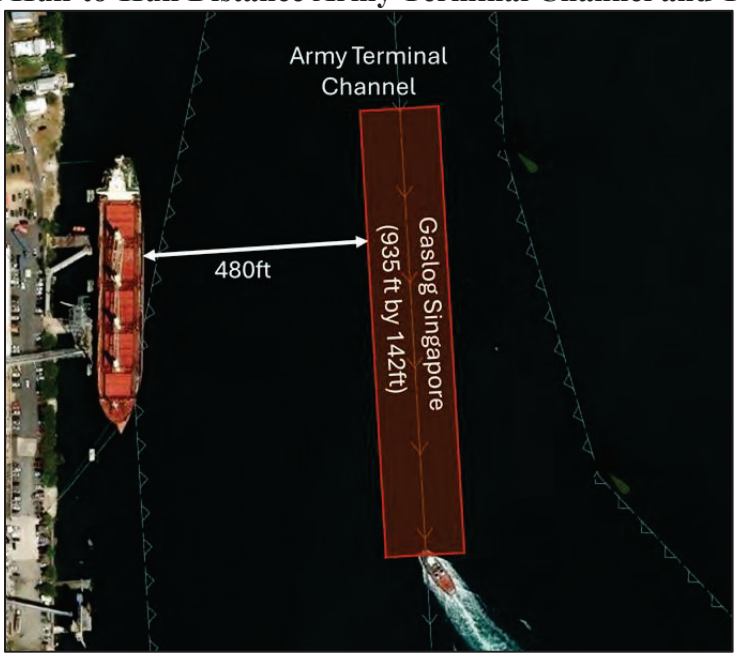
[18] In the 2017 USACE simulations report, one pilot who conducted the simulations recommended increasing the Army Terminal Channel width by 50 feet for a total width of 500 feet.
[19] Refer to the docket for Busto-Alvarez v. NFEnergia LLC, case 3:25-cv-01462, Federal District Court, D. Puerto Rico (D.P.R)
[20] "Additional," in this context, strictly means more than what was recommended or previously utilized.
[21] "Increased," in this context, strictly means more than what was recommended or previously utilized.

i. The navigational capacity of the Army Terminal Channel (450 ft wide) can decrease as a function of weather conditions. Assuming good conditions,[22] the Applicant's vessel transits through a channel that is 10 to 50 feet too narrow. With moderate conditions,[23] the channel may be considered nearly 100 feet too narrow. Under certain adverse and less predictable wind conditions, the transit may become impracticable or unsafe to attempt in the San Juan Bay. It is, in general, slightly undersized for the largest vessel proposed by the Applicant but becomes extremely undersized as sustained winds increase beyond 15 knots.[24] Although the lowest average wind speeds in the San Juan Bay are around 8 knots, the peak sustained wind during those periods is 25 knots. My office notes that the actual readings during daylight are occasionally some 10 knots above the predicted maximums. The Applicant proposes restricting transit to conditions with sustained winds under 15 knots, which may be impractical given observed wind patterns.

ii. Passing-vessel distances by the Army Terminal Channel and the Army Terminal Turning Basin make it difficult to exercise prudent navigation of the Applicant's vessels. A study commissioned by the Applicant, to which my office was not provided full access, states that the transits in Army Terminal Channel may occur at a speed of 5 knots.[25] For the Applicant's largest vessels, the recommended separation at this speed is 4 times the vessel beam, or approximately 570 feet. However, while transiting this channel on the centerline, the Applicant's vessels may pass within 480 feet of vessels moored adjacently, as shown in **Figure 5**.

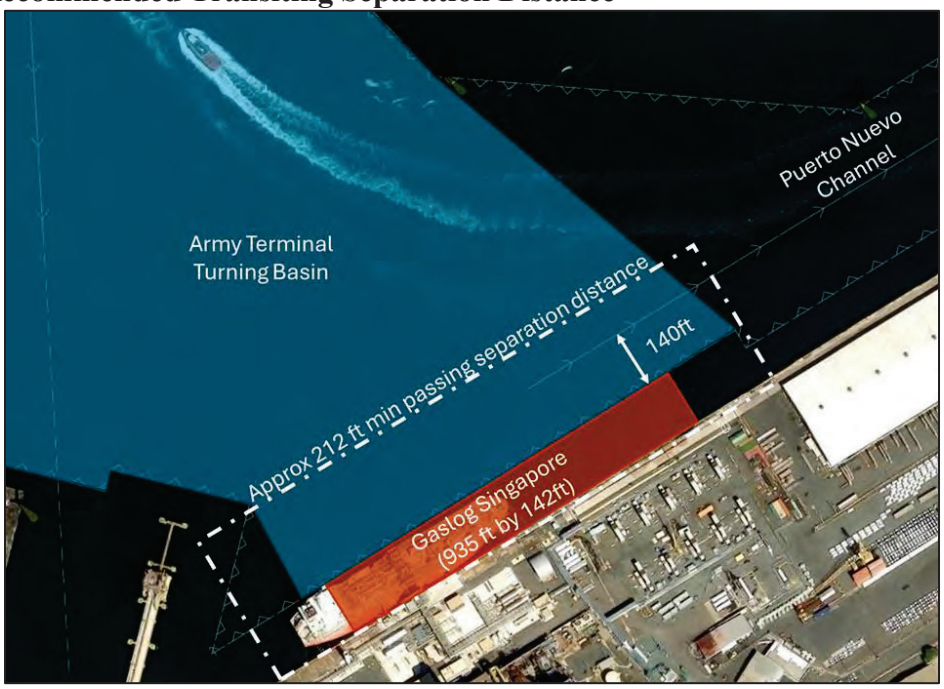
[22] Directionality being one-way, Aids to Navigation in excellent condition, steep bank clearances, mild winds, and moderate vessel maneuverability.
[23] Directionality being one-way, Aids to Navigation in moderate condition, steep bank clearances, moderate winds, and moderate vessel maneuverability.
[24] Typical environmental conditions for the proposed operations result in a recommended channel width of 540 ft, or 20% greater than the current width of the Army Terminal Channel. The transit becomes a perilous, if not impossible, task under some unpredictable wind conditions that periodically occur in the San Juan Bay.
[25] The minimum recommended separation distance between a transiting vessel and a moored vessel (passing hull to hull) increases as a function of the vessel's speed. For vessels transiting between 4 and 6 knots, the recommended separation distance from a moored vessel is 4 times the transiting vessel's beam. For vessels transiting at 4 knots or less, the recommended separation distance from a moored vessel is reduced to twice the transiting vessel's beam. To remain within PIANC guidelines, a transit speed of 4 knots or less would be recommended. Conversely, transiting at slower speeds reduces the effectiveness of the rudder, negatively impacting transit maneuverability.

Figure 5. Proposed Hull-to-Hull Distance Army Terminal Channel and Turning Basin



iii. Passing-vessel distances by the Army Terminal Turning Basin and the Puerto Nuevo Channel Approach make it difficult to exercise prudent navigation of other vessels transiting by the Applicant's moored vessel. The Applicant's moored vessel is approximately 2 feet away from the edge of the channel and 175 feet from the centerline of the Puerto Nuevo Channel. Vessels with beams up to 106 feet frequently transit past the Applicant's moored vessel while approaching the Puerto Nuevo Channel and may fail to adhere to the minimum recommended separation distance of 212 feet (at speeds of 4 knots or less). While the vessel's lateral location within the Applicant's berth may vary, an example separation zone is shown below.

Figure 6. Recommended Transiting Separation Distance



iv. The Army Terminal Turning Basin should, by design, be at least twice the length of the largest vessels it services. While the Army Terminal Turning Basin is not circular in form, the maximum diameter of a circle it can contain is approximately 1,450 feet, (see **Figure 2**, pg. 7) equating to a maximum recommended vessel length of 725 feet. The Applicant has proposed the use of vessels up to 935 feet in length, correlating to a recommended turning diameter of 1,870 feet. Therefore, the Army Terminal Turning Basin diameter is approximately 420 ft, or 22%, below recommended values assuming favorable environmental conditions.

v. Transiting and berthing the proposed vessels whilst carrying maximum dead weight tonnage may be unachievable depending on the minimum operational draft[26] and under-keel clearance (UKC) requirements of each vessel.[27] Using 15% UKC and a fully loaded draft of 40 feet as a guideline, the Applicant's vessels need approximately 46 feet of water, but the channel depth is only 45 feet. Assuming a prudent posture while moored, the same vessel would need 3 feet of UKC and a total of approximately 43 feet of water, but the current water depths at

[26] The "minimum operational draft" for a ship is the shallowest depth of water it can safely navigate while accounting for factors like the ship's hull, cargo, and waterway conditions. My office lacks specific data on the minimum operational drafts and optimal operational drafts for each of the Applicant's vessels.

[27] My office lacks specific data on the UKCs for each of the Applicant's vessels and there is no single rule of thumb for LNG carriers. UKCs must be calculated dynamically for each situation, accounting for factors like a vessel's draft, tide, squat, and wave response. However, general minimum guidelines are often used as a starting point, such as 10% of draft for harbor and port navigation and 15% for narrow channels. Some ports and policies mandate stricter rules - San Juan is in the process of evaluating a proposal for a Regulated Navigational Area and stricter UKCs may be prudently imposed in the future.

berth can be as shallow as 32 feet.[28] Considering minimum water depths at berth and the potential unfeasibility of discharging ballast within the bay, the Applicant's vessels will likely transit within the bay at less than a full load and at drafts that may be outside their optimal operational draft range.[29] In general, maneuvering a lightly loaded vessel reduces rudder and propeller immersion, affects stability and maneuverability, and increases risks. My office lacks information on the number of simulations that the Pilots performed under these light-load conditions.

C. Environmental Conditions: Section 205 of the TMP states "Visibility, daylight restrictions, maximum allowed wind, maximum allowed swell, etc. for safe operations should be informed by the COTP, for vessel captains' consent and to be mutually agreed upon." The Applicant is ultimately responsible for ensuring compliance with the TMP; however, prudent mariners must be capable of adapting to dynamic weather conditions to ensure safe transit. Day-to-day conditions need to be agreed to by the master and the pilots; my office will only engage in exigent circumstances where immediate intervention is necessary to safeguard navigation or port safety.

D. Channel infringement: The Applicant's vessels must abstain from reducing the navigable capacity of the navigable channel. This includes abstaining from physically occupying any portion of the channel during operations or effectively reducing the channel's navigable capacity by virtue of the required safety zone. Under 33 U.S.C. § 409, it is unlawful to tie up vessels or other craft in navigable channels in a manner that obstructs the passage of other vessels or craft. Further, 33 U.S.C. § 403 prohibits the creation of any obstruction, not affirmatively authorized by law, to the navigable capacity of any waters.

E. Safety Zone Infringement: Provided that all liquefied gas carriers docked at NFE have a 50-yd safety zone per 33 CFR § 165.754 and this safety zone extends into the busiest turning basin and approach in the San Juan Harbor, the strict implementation and enforcement of the safety zone will interfere, delay, or make cumbersome all navigation in this portion of the channel. As written in 33 CFR § 165.754, the regulation provides for the COTP to allow vessels to transit through the safety zone. During the review process of the WSA, my offices noted that the Applicant and pilots appeared to assume tacit approval to allow routine encroachment into the safety zone by multiple vessels per day. After carefully evaluating this practice, my office determined that such practice violates public interest, goes contrary to existing law, and is incongruent with the safety and security objectives that the regulation pursues. Therefore, upon delivery of this LOR, the pilots and public will be advised that (outside of emergencies) no infringements into the safety zone will be permitted unless exigent circumstances exist and the COTP explicitly approves the maneuver.

[28] This approximate is not the average, rather the shallowest points that could be assessed in wharves Alpha, Bravo, and Charlie. Due to the Applicant's vessel being berthed while the readings were conducted, only some portions where measured, and shallower areas may exist.

[29] During the period that this WSA was under review, the Applicant's vessels have transited with half of the cargo tanks empty.

F. The required basic maneuvering lane for vessel transits and berthing in San Juan Bay is under review by our office. To partially address channel-design safety guidelines for basic maneuvering lane widths, we are evaluating the need for an RNA. During FY26, the U.S. Coast Guard anticipates publishing a Notice of Inquiry (NOI) followed by a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to address the maximum dimensions of vessels transiting and berthing in San Juan Bay. An RNA, if finalized, may require amendments to the Applicant's operation.

5. Additional Risk Mitigation Measures

A. Tug for the LNG Carriers in Transit: Since receiving the LOI, the posture of the Applicant has shifted regarding the data (empirical or otherwise) necessary to determine the mechanics by which the WSA and supporting documentation cover the subject of using towing vessels to mitigate risks. As discussed in the following subparagraphs, we interpret the WSA to stipulate that tug escorts will be provided to the satisfaction of the San Juan Bay Pilots. Employing the pilots' collective knowledge is standard practice and, in most circumstances, yields a prudent approach; this is commensurate with the extraordinary risks that yield from the unique factors of the San Bay discussed, in part, in Section 4.

i. Recommendations within the Transit Management Plan (TMP): We note that the TMP recommends the use of two or three 6,000 hp (approximately 60-ton) tugs, to the final determination of the pilots, not to exceed 4 tugs in accordance with the 2017 USACE simulations report. However, during the limited simulations underlying that report, 7 out of 15 transits resulted in the ship touching the channel boundary, leaving the channel, and/or briefly grounding. Provided with the unique circumstances in the Eastern Caribbean, a vessel grounding in the San Juan Bay would have impacts lasting exponentially longer (months vice days) than in most ports within CONUS. A failure rate of approximately 50% is a basis of great concern, and the 2017 USACE simulations report substantiates the use of additional equipment with greater capacity. My office understands that the TMP intends to provide a range (not less than two, and no more than 4) rather than a fixed number.

ii. Recommendations within the WSA: Section 6.4.1 of the WSA states *"All vessels transit under direction of the San Juan Bay Pilots, with the standard protocol of tug escorts."* Further, the San Juan Bay Pilots letter to Mr. Carlos Faris (representative of the Applicant) dated August 3, 2025, states: *"[The escort tugs] are four sister vessels-escort rated, each capable of delivering 80 metric tons of bollard pull—with identical capabilities and handling characteristics… These vessels were introduced only after extensive simulation studies confirmed their necessity. Their proven performance so far—both during standard transits and in demanding, unplanned scenarios—has made clear that this tug spread is an indispensable component of the LNG maneuvering framework for San Juan*

Harbor." We interpret, per the WSA, that the Applicant proposed to provide the San Juan Bay Pilots with the requested equipment. The applicant adhered to the proposal and effectively implemented tug escorts in such manner for various months. Nevertheless, the amount and capacity of tugs later became a point of contention when the Applicant proposed to reduce them.

B. Tugs for the LNG Carrier at Berth: Unlike other LNG operations, the Applicant's operation depends on the continuous presence of an LNG Carrier at berth with a safety zone that extends well into the channel. Some stakeholders understood that this increased the probability of other vessels inadvertently breaching the safety zone; while others were concerned with response times during unpredicted high wind events that could break the LNG Carrier loose from berth. The Applicant addressed these by offering continuous presence of ready-to-act towing vessels next to the LNG Carrier to maintain a watch on the carrier and provide additional tug escorts to vessels transiting by it. This risk mitigation method was accepted by stakeholders, required by a COTP order, and later effectively implemented by the Applicant.

   i. Throughout the assessment process and after submitting documents related to the WSA, the Applicant has sensibly proposed operational modifications to mitigate risks and address stakeholders' concerns. Some of these (like "stand-by tugs") were implemented and maintained in place in a promissory fashion but were not formally included in some of the documents.

   ii. The "stand-by tugs" were a measure that allowed transiting through the safety zone.[30] Nevertheless, upon issuance of this LOR the COTP orders requiring these tugs will be rescinded and transits through the safety zone will be limited to exigent circumstances only, requiring explicit coordination and approval of the COTP. Except for vessels mooring at the adjacent terminals or servicing vessels within, those in charge of the navigational watch must avoid incidental breaches to the safety zone.

C. Traffic Management via RNA: My office is evaluating the need for an RNA. During FY26, the U.S. Coast Guard anticipates publishing a Notice of Inquiry (NOI) followed by a Notice of Proposed Rulemaking (NPRM) to address channel-design safety guidelines.

   i. Limitation of Meeting and Passing Situations: The SJBP do not meet or pass other vessels while transiting within the San Juan Bay. Because the San Juan Harbor lacks a Harbor Master or equivalent, this practice is self-imposed and primarily coordinated amongst the SJBP for vessels which require their pilotage; leaving (or setting aside) other large vessels (some with large tows) which forgo the SJBP services. Accordingly, until an RNA or similar measure enforces this practice, it is not fully within the control of the Applicant, the SJBP, or my office.

[30] The COTP Order reads "While moored, escort-rated tugs of sufficient horsepower and bollard pull must be readily crewed and available to adequately respond to any incident which may pose a hazard to the moored vessel during the transit of other vessel traffic through the safety zone."

ii. Limitations for Basic Maneuvering Lane: The required basic maneuvering lane for vessel transits and berthing in San Juan Bay is under review by our office. To partially address channel-design safety guidelines for basic maneuvering lane widths, we are evaluating the need for an RNA to address the maximum dimensions of vessels transiting and berthing in San Juan Bay. An RNA, if finalized, may require amendments to the Applicant's operation.

D. Simulator Training for Merchant Mariners Involved in Pilotage and Tug Escort: As per the recommendations in the WSA the Applicant will provide full-mission training (e.g., bridge/simulator training).

E. Enforcement of Safety Zone: Any tacit approval of incidental breaches or transits through the safety zone are hereby revoked; the only exception being for vessels mooring at the adjacent terminals or servicing vessels within. My office will increase its enforcement of the safety zone established in 33 CFR § 165.754.

6. Conclusions

A. Based on a review and validation of the information contained in NFEnergía, LLC's WSA pursuant to 33 CFR §§ 127.007 and 127.009, and an evaluation of the waterway in consultation with a variety of port stakeholders, the COTP has determined that the San Juan Bay transit route is suitable for the type and frequency of marine traffic associated with the Applicant's proposal.

B. Subject to the conditions established in the updated follow-on WSA dated March 17, 2025, I recommend that this waterway be considered suitable for the LNG marine traffic associated with the Applicant's proposal. If at some future date these conditions change, the Applicant shall provide an updated follow-on WSA in accordance with NVIC 01-2011 and 33 CFR § 127.007, together with supporting documentation and any additional evidence they wish to have considered.

C. The U.S. Coast Guard's evaluation focused on the navigation safety and maritime security aspects of LNG vessel transits along the intended waterways and included analyses of safety and security risks and methodologies and corresponding risk-mitigation measures. These measures are recommended tools intended to enhance maritime safety and security, effectively manage waterway priorities, and mitigate law-enforcement and safety resource shortfalls.

D. Resource requirements and associated operational procedures are based on existing authorities and policies. These policies account for a changing threat environment and the potential for unknown threats. If the conditions of the waterway change and/or situational awareness dictate the need, my office may reconsider this determination. Pursuant to the COTP's authority under the Ports and Waterways Safety Act of 1972 (33 U.S.C. §§ 1221 et seq.), among other authorities, my staff will continue to assess the San Juan Bay waterway and implement controls and safeguards as necessary for the protection of the public's health and welfare, regional infrastructure, and the marine environment. Any orders to this effect may be separate and apart from this LOR process.

Outlook

FW: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 7/21/2026 2:10 PM
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc 'Roberto Perez' <roberto.perez@ayacol.com>; compracticaje@prtc.net <compracticaje@prtc.net>
Bcc Lisdian Acevedo (C) <lacevedo@newfortressenergy.com>

2 attachments (588 KB)
Memorando ENERGOS PRINCESS-SJBP - 7-21.pdf; Caricoos Screenshot 07212026.png;

Buenos días:

Acusamos recibo de la cancelación de la solicitud de servicio núm. 15213, enviada esta mañana, así como de la asignación de una nueva ventana de maniobra para mañana, 22 de julio, a las 8:30 a.m.

Respetuosamente, debemos indicar que la ventana asignada para mañana no atiende la necesidad operacional existente. Debido a los considerables impactos que la interrupción del suministro está ocasionando al sistema energético de Puerto Rico, resulta necesario que la M/V ENERGOS PRINCESS pueda ingresar durante el día de hoy. La continuidad de este suministro responde directamente a la política pública establecida por esta administración en materia de estabilidad del sistema energético, que reconoce el servicio eléctrico como esencial e indispensable para la seguridad de la ciudadanía.

Con esta comunicación acompañamos una carta y solicitud de información relacionadas con los aplazamientos ocurridos desde el 19 de julio.

En resumen, la maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantarla al sábado 18, sin que recibiéramos respuesta a ninguna de ellas. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 y fue cancelada ese mismo día debido a las condiciones meteorológicas, luego de que la M/V ENERGOS MARIA zarpara con asistencia de práctico durante esa misma mañana. Se asignó entonces una ventana para hoy a las 6:00 a.m., la cual fue cancelada debido a la obstrucción de las luces de rango del Army Terminal. El terminal permanece sin una embarcación de suministro atracada desde el domingo.

Según la información disponible, la barcaza arribó aproximadamente a las 4:00 a.m. y permanece en posición. Agradeceríamos que se nos informe qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo y si se evaluó alguna medida operacional o de mitigación que permitiera ejecutar la maniobra.

En cuanto a las condiciones de navegación, la estación San Juan NAVAID de CARICOOS registra a las 12:00 p.m. de hoy un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas de 8.40 nudos, frente a un pronóstico de 11.38 nudos. Las condiciones observadas se mantienen holgadamente por debajo de cualquier parámetro que se haya invocado para este tipo de maniobra, y el pronóstico para el resto del día no proyecta un deterioro. Sobre este particular, agradeceríamos que se nos aclare si la evaluación de las ventanas se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

Los puntos específicos que requerimos aclarar están detallados en el documento adjunto. Agradeceríamos una respuesta escrita a la mayor brevedad y, principalmente, que se reevalúen todas las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Quedamos atentos.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Tuesday, July 21, 2026 5:26 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Good morning all,

Fyi on below.

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 21, 2026 at 5:20:56 AM AST

To: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Subject: Fw: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Due to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge, service must be postponed.

-Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit F

Outlook

FW: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

From Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>
Date Tue 2026-07-21 2:10 PM
To Request Services SJBP <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Cc 'Roberto Perez' <roberto.perez@ayacol.com>; compracticaje@prtc.net <compracticaje@prtc.net>

2 attachments (639 KB)
Memorando ENERGOS PRINCESS-SJBP - 7-21.pdf; Caricoos Screenshot 07212026.png;

Buenos días:

Acusamos recibo de la cancelación de la solicitud de servicio núm. 15213, enviada esta mañana, así como de la asignación de una nueva ventana de maniobra para mañana, 22 de julio, a las 8:30 a.m.

Respetuosamente, debemos indicar que la ventana asignada para mañana no atiende la necesidad operacional existente. Debido a los considerables impactos que la interrupción del suministro está ocasionando al sistema energético de Puerto Rico, resulta necesario que la M/V ENERGOS PRINCESS pueda ingresar durante el día de hoy. La continuidad de este suministro responde directamente a la política pública establecida por esta administración en materia de estabilidad del sistema energético, que reconoce el servicio eléctrico como esencial e indispensable para la seguridad de la ciudadanía.

Con esta comunicación acompañamos una carta y solicitud de información relacionadas con los aplazamientos ocurridos desde el 19 de julio.

En resumen, la maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantarla al sábado 18, sin que recibiéramos respuesta a ninguna de ellas. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19 y fue cancelada ese mismo día debido a las condiciones meteorológicas, luego de que la M/V ENERGOS MARIA zarpara con asistencia de práctico durante esa misma mañana. Se asignó entonces una ventana para hoy a las 6:00 a.m., la cual fue cancelada debido a la obstrucción de las luces de rango del Army Terminal. El terminal permanece sin una embarcación de suministro atracada desde el domingo.

Según la información disponible, la barcaza arribó aproximadamente a las 4:00 a.m. y permanece en posición. Agradeceríamos que se nos informe qué gestiones de coordinación se realizaron durante ese intervalo y si se evaluó alguna medida operacional o de mitigación que permitiera ejecutar la maniobra.

En cuanto a las condiciones de navegación, la estación San Juan NAVAID de CARICOOS registra a las 12:00 p.m. de hoy un viento observado de 5.60 nudos del NNE, con ráfagas de 8.40 nudos, frente a un pronóstico de 11.38 nudos. Las condiciones observadas se mantienen holgadamente por debajo de cualquier parámetro que se haya invocado para este tipo de maniobra, y el pronóstico para el resto del día no proyecta un deterioro. Sobre este particular, agradeceríamos que se nos aclare si la evaluación de las ventanas se realiza sobre valores observados o sobre valores pronosticados.

Los puntos específicos que requerimos aclarar están detallados en el documento adjunto. Agradeceríamos una respuesta escrita a la mayor brevedad y, principalmente, que se reevalúen todas

las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Quedamos atentos.

With Kind Regards,

Carlos A. Faris - Ambert
Terminal Manager / FSO – San Juan, Puerto Rico

NewFortress energy

Cell: 786.417.0978
Office: 787.425.0272
VSAT: 1+8816-3266-9559

Wharf A and Wharf B in Puerto Nuevo,
Section 1 San Juan Harbor,
San Juan, Puerto Rico 00922

www.newfortressenergy.com
cfaris@newfortressenergy.com

From: Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Sent: Tuesday, July 21, 2026 5:26 AM
To: Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>
Cc: Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: Fwd: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.

Good morning all,

Fyi on below.

Sent from my iPhone

Begin forwarded message:

> **From:** request services <request_services@yahoo.com>
> **Date:** July 21, 2026 at 5:20:56 AM AST
> **To:** Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
> **Subject: Fw: SJBP Service Request #15213 has been cancelled.**

Due to the Army Terminal Range lights being obstructed by the Trailer Bridge Barge, service must be postponed.

-Pilots

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

250 Luis Muñoz Rivera Avenue
Suite 1200

July 21, 2026

San Juan Bay Pilots Corporation
PO Box 9021034
San Juan
PR 00902-1034

SUBJECT: COORDINACIÓN DE MANIOBRAS DE ENTRADA — M/V ENERGOS PRINCESS

Estimados señores:

NFEnergía opera la terminal de gas natural licuado en la Bahía de Puerto Nuevo. La operación depende de un ciclo continuo: una embarcación de suministro permanece atracada mientras descarga y es relevada por la siguiente antes de que el inventario se agote. Cuando ese relevo no ocurre a tiempo, la terminal queda sin capacidad de despacho.

Ese ciclo está hoy interrumpido. La maniobra se solicitó desde el 10 de julio para el domingo 19 y, mediante aplazamientos sucesivos, quedó pospuesta hasta el martes 21, día en que la presencia de una barcaza en el Army Terminal impidió su ejecución. Para entonces el inventario de la terminal ya se había agotado. La terminal permanece sin embarcación atracada desde la mañana del domingo 19. Escribimos para solicitar que se reevalúe la ejecución de la maniobra durante el día de hoy y, sobre todo, para entender los criterios que rigen estas maniobras. El planteamiento va más allá de la ventana de mañana: necesitamos poder anticipar.

1. Antecedentes

1.1 **Del 10 al 17 de julio.** La maniobra de intercambio de embarcaciones se solicitó el 10 de julio para el domingo 19 de julio. El 13 de julio consultamos por correo electrónico la posibilidad de adelantarla al sábado 18. El 14 de julio enviamos seguimiento a esa consulta. El 17 de julio reiteramos nuevamente la solicitud de adelanto. No recibimos respuesta a ninguna de las tres comunicaciones. La maniobra permaneció pautada para el domingo 19.

1.2 **Domingo 19.** Fecha originalmente pautada para el intercambio. En horas de la mañana salió la ENERGOS MARIA con práctico a bordo. Poco después, a las 7:35 a.m., se canceló nuestra maniobra de entrada por condiciones del tiempo. Se asignó ventana para el martes 21 a las 0600. Desde ese momento la terminal quedó sin embarcación de suministro atracada.

1.3 **Lunes 20.** Compartimos que el viento observado corría unos dos nudos por debajo de los valores pronosticados y solicitamos que se reevaluara la posibilidad de adelantar la entrada.

1.4 **Martes 21.** En horas de la mañana se canceló la solicitud de servicio #15213 por obstrucción de las luces de rango del Army Terminal, tras el arribo de la barcaza de Trailer Bridge a las 0400. La barcaza arribó dos horas antes del inicio de la ventana asignada y la cancelación se comunicó una hora minutos antes de esa ventana. Se asignó entonces la ventana del 22 a las 0830.

Cada aplazamiento ha tenido una razón de naturaleza distinta: primero el viento, luego una embarcación de terceros. A ello se suma que las tres comunicaciones cursadas entre el 13 y el 17 de julio quedaron sin contestar. De ninguno hemos recibido detalle de qué condiciones se evaluaron, en qué momento, ni si se consideró alguna medida que permitiera ejecutar la maniobra de todos modos. Esa es la parte que nos impide anticipar.

Sobre este último punto, la obstrucción de las luces de rango en ese tramo no es un evento aislado. La Carta de Recomendación emitida por la Guardia Costera de los Estados Unidos el 12 de enero de 2026 documenta que la luz trasera de rango de entrada y su tablero diurno permanecen obstruidos varios días por semana, en ocasiones por períodos mayores de veinticuatro horas, durante operaciones de carga de una instalación cercana. Es decir, se trata de una condición recurrente y anticipable, reconocida como tal por la propia autoridad federal. No sugerimos intención alguna al señalarlo. Lo planteamos porque, siendo una condición conocida y previsible, nos interesa entender si se toma en cuenta al momento de asignar una ventana y qué medidas se contemplan para manejarla.

La continuidad de este suministro excede lo comercial: de esta terminal sale el gas natural que alimenta generación eléctrica, y el país está bajo la emergencia energética declarada.

A continuación agrupamos lo que solicitamos. Lo inmediato es la sección 2: la ejecución de la maniobra durante el día de hoy. Una respuesta por correo nos sirve perfectamente.

---

2. La maniobra de hoy

Las condiciones de navegación se proyectan favorables durante el resto del día y la interrupción del suministro no admite espera adicional. Solicitamos que se reevalúe la ejecución de la maniobra hoy mismo.

2.1 ¿Qué condiciones necesitan darse para que la maniobra pueda ejecutarse durante el transcurso del día de hoy?

2.2 ¿A qué hora estarían evaluando esa posibilidad, y cuándo podemos esperar confirmación o aviso?

2.3 Sobre la barcaza que permanece en posición, ¿se ha coordinado su movimiento o se anticipa que continúe donde está?

Si se queda, agradeceríamos saber qué se contempla hacer al respecto.

2.4 De no ser viable hoy, ¿se mantiene la ventana del 22 a las 0830 y qué condiciones necesitan darse para que esa sí se ejecute?

---

3. Los criterios que aplican

Para calibrar nuestras proyecciones y no solicitar ventanas inviables.

3.1 ¿Los límites de viento para movimientos de LNG están en algún documento que podamos consultar?

3.2 ¿Esos límites aplican de manera uniforme, o se evalúan según las condiciones del momento?

3.3 La obstrucción de las luces de rango es una condición recurrente y documentada. ¿Cómo se ha manejado en ocasiones anteriores? ¿Existe alguna medida de mitigación o referencia alterna que permita compensarla?

3.4 ¿Se considera la programación de arribos de otras embarcaciones al momento de asignar una ventana? Lo preguntamos porque la presencia de la barcaza el 21 de julio era anticipable.

3.5 ¿Existe algún mecanismo de coordinación con port dispatch o los otros muelles? De haberlo, nos interesaría integrarnos.

---

4. Tres puntos que no nos han quedado claros

4.1 El 21 de julio, ¿transitaron otras embarcaciones por el Army Terminal Channel con la barcaza en la misma posición? De ser así, agradeceríamos entender qué distingue esos tránsitos del nuestro.

4.2 El domingo 19 salió la ENERGOS MARIA con práctico y esa misma mañana se canceló nuestra entrada por viento. ¿Qué diferencia hubo entre ambas maniobras?

4.3 Entre el 13 y el 17 de julio cursamos tres comunicaciones consultando la posibilidad de adelantar la maniobra al sábado 18, sin recibir respuesta. ¿Cuál es el procedimiento y el término de respuesta para este tipo de solicitud?

Nuestro interés es coordinar mejor y evitar que la situación se prolongue. Agradecemos la orientación que puedan darnos y, principalmente, que se reevalúen todas las alternativas operacionales disponibles para permitir el ingreso de la M/V ENERGOS PRINCESS durante el día de hoy, siempre que las condiciones de navegación y seguridad lo permitan.

Carlos Faris
Terminal Manager
NFEnergía LLC

From:	NFE Legal
To:	Legal	Genera PR; Management; Jose L Carrasco Arroyo
Cc:	Rebeca Acosta; NFE Legal
Subject:	Seller"s Force Majeure notice--LNG Vessel & unloading inoperability
Date:	Thursday, July 23, 2026 10:29:31 AM
Attachments:	2026.07.23_FM notice re LNG vessel & unloading inoperability_signed.pdf

[CAUTION] This email originated from outside the organization. Do not open suspicious links or attachments. Report concerns to cybersecurity@genera-pr.com
[PRECAUCIÓN] Este correo electrónico se originó fuera de la organización. No abra enlaces o archivos adjuntos sospechosos. Informe a cybersecurity@genera-pr.com

Dear Buyer,

Please find attached NFEnergía LLC's Notice of Force Majeure Event, submitted pursuant to Article 15.4 of the Fuel Sale and Purchase Agreement ("FSPA") and Article 11.4 of the Gas Sales Agreement ("GSA").

Should you have any questions or require any additional information, please do not hesitate to contact us.

Best,

NFE

Confidential

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

111 W. 19TH STREET, 8TH FLOOR
NEW YORK, NY 10011

Via Electronic Mail

September 21, 2026

Puerto Rico Electric Power Authority
c/o Genera PR LLC, agent of PREPA
Fuels Office
250 Muñoz Rivera Ave., Suite 1200
San Juan, Puerto Rico 00918
Attention: Jose L. Carrasco, Fuels Manager
Email: legal@genera-pr.com

Copy to:
Third-Party Procurement Office
1509 Lopez Landron PH
San Juan, Puerto Rico 00911
Email: management@recomspr.net
Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority
PO Box 42001
San Juan, Puerto Rico 00940-2001
Attention: Josué Colón
Email: Josue.Colon@p3.pr.gov; Administrator@p3.pr.gov

RE: Notice under Section 11.4; Gas Sales Agreement ("GSA") by and among NFEnergía LLC ("Seller" or "NFE" or "We"), the Puerto Rico Electric Power Authority ("Buyer" or "PREPA") and the Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority ("P3A"), dated December 4, 2025. Capitalized terms not defined in this letter shall have the meanings ascribed to them in the GSA.

Dear Mr. Carrasco:

We hereby give notice under Section 11.4 of the GSA of an event that Seller considers may lead it to claim Force Majeure relief under Section 11.1 of the GSA.

a. Description of Force Majeure Event

Seller's LNG vessel outbound maneuver, originally scheduled for September 17, 2026, at 0900 hours, was cancelled by the San Juan Bay Pilots ("SJBP") at approximately 0933 hours that same day due to weather. *See* Exhibit A. The maneuver was subsequently rescheduled for September 18, 2026, at 0900 hours. *See* Exhibit B.

However, on September 18, 2026, at approximately 0857 hours, the outbound maneuver of the *Energos Princess* was cancelled due to a generator failure affecting one of the assisting

tug vessels. SJBP then rescheduled service for September 19, 2026 at 0700 hours. *See* Exhibit C.

b. Impact on Performance

As a result of this Force Majeure event, Seller was unable to conduct its normal operations with respect to the delivery of Gas to the Delivery Points since September 17, 2026. This Force Majeure event has continued since that date.

While Seller expected to resume the delivery of Gas upon completion of the outbound and inbound vessel maneuvers and the berth of the *Amur River,* a separate Force Majeure event subsequently occurred, preventing Seller from resuming performance.

Seller expects to resume the delivery of Gas to the Delivery Points following the arrival and berthing of, the *Amur River,* at Seller's Facilities. Seller will provide the confirmed date of arrival as soon as such information becomes available.

c. Mitigation Actions

We are taking all commercially reasonable efforts to mitigate the impact this Force Majeure event and to resume full performance of our obligations under the GSA as soon as possible.

Seller reserves all of its rights under the GSA and Applicable Law, including: (a) its right to claim Force Majeure relief for the duration of this event and for any additional time reasonably required to remedy its effects; and (b) its rights under Section 11.8 of the GSA, under which Seller is not required, during the period in which the circumstances of this event are continuing, to incur uneconomic cost, make additional investments in new facilities, or bring into production existing or potential reserves not already flowing in support of the GSA We appreciate your understanding and cooperation.

Sincerely,
NFENERGÍA LLC

Exhibit A

Outlook

FW: LNG ENERGOS PRINCESS

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>
Date Thu 2026-09-17 9:40 AM
To Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>
Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>; Hernan Ayala-Rubio <hfayalajr@ayacol.com>

Good morning all,

FYI on below.

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com



From: request_services@sanjuanbaypilots.com <request_services@sanjuanbaypilots.com>
Sent: Thursday, September 17, 2026 9:33 AM
To: robertcfrederick@yahoo.com; Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>
Subject: LNG ENERGOS PRINCESS

Good Morning Roberto:

LNG ENERGOS PRINCESS - Pilots boarded for 0900hrs departure

SERVICE CANCELED DUE TO STRONG WINDS - 14 - 17knots / GUSTING 20knots

Good Day,

Dispatcher Rey
Pilot Station

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Exhibit B

Outlook

UPDATE SINCE JUST CANCELLED PRINCESS' OUTBOUND // LNG VESSELS - ESCORT SAFETY ZONE NEW

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>

Date Thu 2026-09-17 9:23 AM

To Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com>; LNGC AMUR RIVER <amur.river@amurriver.vslhub.dynagas.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; MORANTUGPR <sanjuanops@morantug.com>; Mcallister <dispatchpr@mcallistertowing.com>; Armando Torres <atmaritimesupply@gmail.com>; edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com <edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com>; Efrén Quezada <opsuper@ayacol.com>; Juan Ayala <jayala@ayacol.com>; Hernan Ayala-Rubio <hfayalajr@ayacol.com>

Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>

Good morning all,

Please see below, the schedule for the LNG vessels:

LNG ENERGOS PRINCESS

OUTBOUND – SEPTEMBER 18TH @ 09:00 HRS

LNG AMUR RIVER

INBOUND – SEPTEMBER 19TH @ 07:00 HRS

UPDATE : REVERTING WITH, IF ANY UPDATE…….

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01
Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com



CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

Outlook

UPDATE JUST CANCELLED PRINCESS' OUTBOUND AGAIN // LNG VESSELS - ESCORT SAFETY ZONE NEW

From Roberto Perez <roberto.perez@ayacol.com>

Date Fri 2026-09-18 8:57 AM

To Energos Princess, Master <energosprincess@nmm.stena.com>; LNGC AMUR RIVER <amur.river@amurriver.vslhub.dynagas.com>; Carlos Faris <cfaris@newfortressenergy.com>; Juan Perez <jperez@newfortressenergy.com>; Alejandro Vazquez <avazquez@newfortressenergy.com>; Michael Budesa <mbudesa@newfortressenergy.com>; MORANTUGPR <sanjuanops@morantug.com>; Mcallister <dispatchpr@mcallistertowing.com>; Armando Torres <atmaritimesupply@gmail.com>; edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com <edmontalvoatmaritimesupply@gmail.com>; Efrén Quezada <opsuper@ayacol.com>; Juan Ayala <jayala@ayacol.com>; Hernan Ayala-Rubio <hfayalajr@ayacol.com>

Cc Agencia San Juan <agencysj@ayacol.com>; Héctor J. Martínez <agency.mgr.pce@ayacol.com>; Keisha Pino-Torres <arcollections@ayacol.com>; George Muñoz <gmunoz@ayacol.com>

Good morning all,

Due to generator failure of one of the tugs, Princess' outbound got cancelled & please see below new schedule.

Please see below, the schedule for the LNG vessels:

LNG ENERGOS PRINCESS

OUTBOUND – SEPTEMBER 19TH @ 07:00 HRS

LNG AMUR RIVER

INBOUND – SEPTEMBER 20TH @ 07:00 HRS

UPDATE : REVERTING WITH, IF ANY UPDATE…….

Regards,
ROBERTO PEREZ
Agency Representative
LAAC-Agency/ San Juan Office
Mobile Phone: 939-341-9176
Tel: 787-792-9000 Ext-3403/02/01

Fax:787-793-3575
Agency General email:agencysj@ayacol.com
Individual email:roberto.perez@ayacol.com

CONFIDENTIALITY AND SECURITY NOTICE

This message is covered by the Electronic Communications Privacy Act 18 U.S.C. 2510-2521, is confidential and legally privileged. In addition, the information contained in this E-mail message is protected from disclosure under the Gramm-Leach-Bliley Act. If your are not the intended recipient, you should delete this message immediately and are hereby notified that any disclosure, copying, or distribution of this message and/or its attachments, or the taking of any action based on it, is STRICTLY PROHIBITED as noted above. This electronic communication is covered by the Electronic Communications Privacy Act of 1986, codified at 18 U.S.C. §§ 1367, 2510-2521, 2701-2710, 3121-3126. Also, see: http://www.ftc.gov/privacy/glbact/glbsub1.htm Please note that any opinions expressed in this e-mail are those of the author personally and not your business name who do not accept responsibility for the contents of the message. EDT (Electronic Document Transmissions): Is and shall be deemed valid and enforceable in respect of any provisions of this Contract / E-mail. As applicable, this agreement shall be:- 1. Incorporate U.S. Public Law 106-229, "Electronic Signatures in Global and National Commerce Act" or such other applicable law conforming to the UNCITRAL Model Law on Electronic Signatures (2001) 2. ELECTRONIC COMMERCE AGREEMENT (ECE/TRADE/257, Geneva, May 2000) adopted by the United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT). 3. EDT documents shall be subject to European Community Directive No. 95/46/EEC, as applicable. Either Party may request hard copy of any document that has been previously transmitted by electronic means provided however, that any such request shall in no manner delay the parties from performing their respective obligations and duties under EDT instruments.

From: Legal | Genera PR
To: Vladimir Scutt; Jose L Carrasco Arroyo; Lorena Torres Miranda
Subject: Fw: Seller"s Force Majeure notice-Cancelled Energos Princess outbound movement by the San Juan Bay Pilots
Date: Monday, September 21, 2026 5:44:30 PM
Attachments: FM notice energos princess outbound_weather 9.21.2026.pdf

---

Get Outlook for iOS

From: NFE Legal <legal@newfortressenergy.com>
Sent: Monday, 21 September 2026 16:56:29
To: Legal | Genera PR <legal@genera-pr.com>; Management <management@recomspr.net>; josue.colon <josue.colon@p3.pr.gov>; Administrator (AAPP) <administrator@p3.pr.gov>
Cc: NFE Legal <legal@newfortressenergy.com>
Subject: Seller's Force Majeure notice-Cancelled Energos Princess outbound movement by the San Juan Bay Pilots

[CAUTION] This email originated from outside the organization. Do not open suspicious links or attachments. Report concerns to cybersecurity@genera-pr.com
[PRECAUCIÓN] Este correo electrónico se originó fuera de la organización. No abra enlaces o archivos adjuntos sospechosos. Informe a cybersecurity@genera-pr.com

Dear Buyer,

Please find attached NFEnergía LLC's Notice of Force Majeure Event, submitted pursuant to Section 11.4 of the Gas Sales Agreement ("GSA").

Should you have any questions or require any additional information, please do not hesitate to contact us.

Best,

NFE

Confidential

NFEnergíaLLC
a new fortress energy company

111 W 19TH STREET, 8TH FLOOR
NEW YORK, NY 10011

Via Electronic Mail

September 21, 2026

Puerto Rico Electric Power Authority
c/o Genera PR LLC, agent of PREPA
Fuels Office
250 Muñoz Rivera Ave., Suite 1200
San Juan, Puerto Rico 00918
Attention: Jose L. Carrasco, Fuels Manager
Email: legal@genera-pr.com

Copy to:
Third-Party Procurement Office
1509 Lopez Landron PH
San Juan, Puerto Rico 00911
Email: management@recomspr.net
Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority
PO Box 42001
San Juan, Puerto Rico 00940-2001
Attention: Josué Colón
Email: Josue.Colon@p3.pr.gov; Administrator@p3.pr.gov

RE: Notice under Section 11.4; Gas Sales Agreement ("GSA") by and among NFEnergía LLC ("Seller" or "NFE" or "We"), the Puerto Rico Electric Power Authority ("Buyer" or "PREPA") and the Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority ("P3A"), dated December 4, 2025. Capitalized terms not defined in this letter shall have the meanings ascribed to them in the GSA.

Dear Mr. Carrasco:

We hereby give notice under Section 11.4 of the GSA of an event that Seller considers may lead it to claim Force Majeure relief under Section 11.1 of the GSA.

a. Description of Force Majeure Event

On September 17, 2026, the San Juan Pilots et al. ("SJBP") filed an Emergency Motion for Order to Show Cause and for Immediate Interim Relief against NFE in *Busto Alvarez v. NFENERGIA LLC*, Civil No. 25-cv-1462, seeking to enjoin the inbound movement of the LNG carrier *Amur River* through the San Juan Bay and into the Port of San Juan.

On September 18, 2026, the Court issued an interim order (the "Order") requiring that "no movement of the LNG/C Amur River, or of any LNG vessel other than the MV Energos Maria and the MV Energos Princess…occur within the Port of San Juan," pending the Court's consideration of the said motion and

NFE's motion in opposition.[1] The Court also scheduled a hearing, during which NFE was required to provide certain documentation to the Pilots, and NFE has been complying with those requests. The Court further ordered the parties to file a Joint Motion in Compliance while the Order remains in effect.

Prior to the issuance of the Court's Order, the maneuver for the *Amur River* had been approved and scheduled for September 20, 2026. Shortly after receiving notice of the Court's Order, the SJBP cancelled the scheduled maneuver on the grounds that the order prohibited the movement. As a result of the Court's Order and the resulting cancellation of the scheduled arrival of the *Amur River,* Seller will be unable restart the delivery of Gas to the Delivery Points.

b. Impact on Performance

In accordance with Section 11.5, we will provide updates and coordinate with you as more information becomes available. As of now, we estimate that full performance of our obligations to deliver Gas will resume following the lifting of the Court's Order and SJBP's authorization for the *Amur River* to arrive at Seller's Facilities. Seller will provide Buyer with further updates, including the confirmed date of arrival of *Amur River* as soon as such information becomes available.

c. Mitigation Actions

We are making all commercially reasonable efforts to mitigate the impact of this Force Majeure event and to resume full performance of our obligations under the GSA as soon as possible.

Seller reserves all of its rights under the GSA and Applicable Law, including: (a) its right to claim Force Majeure relief for the duration of this event and for any additional time reasonably required to remedy its effects; and (b) its rights under Section 11.8 of the GSA, under which Seller is not required, during the period in which the circumstances of this event are continuing, to incur uneconomic cost, make additional investments in new facilities, or bring into production existing or potential reserves not already flowing in support of the GSA. We appreciate your understanding and cooperation.

Sincerely,
NFENERGÍA LLC

[1] As of September 21st, the *Amur River* is positioned offshore of San Juan and is awaiting the corresponding authorization and pilot services required to facilitate its transit through the San Juan Bay and arrival at the Seller's Facilities.

From: Legal | Genera PR
To: Vladimir Scutt; Jose L Carrasco Arroyo; Lorena Torres Miranda
Subject: Fw: Seller"s Force Majeure Notice-Cancelled Amur River inbound movement
Date: Monday, September 21, 2026 5:43:56 PM
Attachments: FM Letter re_ Amur River Inbound 9.21.2026.pdf

Get Outlook for iOS

From: NFE Legal <legal@newfortressenergy.com>
Sent: Monday, 21 September 2026 16:56:09
To: Legal | Genera PR <legal@genera-pr.com>; Management <management@recomspr.net>; josue.colon <josue.colon@p3.pr.gov>; Administrator (AAPP) <administrator@p3.pr.gov>
Cc: NFE Legal <legal@newfortressenergy.com>
Subject: Seller's Force Majeure Notice-Cancelled Amur River inbound movement

[CAUTION] This email originated from outside the organization. Do not open suspicious links or attachments. Report concerns to cybersecurity@genera-pr.com
[PRECAUCIÓN] Este correo electrónico se originó fuera de la organización. No abra enlaces o archivos adjuntos sospechosos. Informe a cybersecurity@genera-pr.com

Dear Buyer,

Please find attached NFEnergía LLC's Notice of Force Majeure Event, submitted pursuant to Section 11.4 of the Gas Sales Agreement ("GSA").

Should you have any questions or require any additional information, please do not hesitate to contact us.

Best,

NFE