



La Gaceta

DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE HONDURAS

La primera imprenta llegó a Honduras en 1829, siendo instalada en Tegucigalpa, en el cuartel San Francisco, lo primero que se imprimió fue una proclama del General Morazán, con fecha 4 de diciembre de 1829.



Después se imprimió el primer periódico oficial del Gobierno con fecha 25 de mayo de 1830, conocido hoy, como Diario Oficial "La Gaceta".

EMPRESA NACIONAL DE ARTES GRAFICAS
E.N.A.G.

NO CXXIV TEGUCIGALPA, M.D.C., HONDURAS VIERNES 30 DE JUNIO DEL 2000 NUM. 29,211

PODER LEGISLATIVO

DECRETO No. 46-2000

CONGRESO NACIONAL.

CONSIDERANDO: Que este Soberano Congreso Nacional, en uso de sus atribuciones emitió el Decreto No. 283-98 de fecha 20 de noviembre de 1998, que aprueba la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional, cuyo objeto es establecer el régimen jurídico de la prestación y gestión indirecta de servicios públicos, contratación de la formación profesional e infraestructura, ejecutadas por personas naturales o jurídicas no estatales.

CONSIDERANDO: Que la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional, establece que corresponde a la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), conocer de las solicitudes y otorgar las concesiones para la prestación y gestión indirecta de servicios públicos, formación profesional e infraestructura, incluyendo la preparación de los pliegos de condiciones, tramitación de los procedimientos de adjudicación y suscripción de los contratos, su prórroga, caducidad, rescate y extinción.

CONSIDERANDO: Que mediante Decreto Ejecutivo No. PCM-14-99 de fecha 22 de junio de 1999, el Presidente de la República en Consejo de Ministros, instruyó a Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), para preparar y aprobar los pliegos de condiciones correspondientes a la Licitación Pública Internacional para la adjudicación de la Concesión de los aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golósón" (La Ceiba), Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula).

CONSIDERANDO: Que mediante Acuerdo No. 003-99 del 21 de junio de 1999, el Presidente de la República, delegó en el Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), las funciones de aprobar los Pliegos de Condiciones así como sus correspondientes enmiendas, de las Licitaciones, Subastas o Concursos Públicos nacionales o internacionales que deban llevarse a cabo en aplicación de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional.

CONSIDERANDO: Que en fecha 29 de julio de 1999, la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), convocó a la Licitación Pública Internacional, para la adjudicación de la Concesión de los cuatro aeropuertos internacionales del país, habiendo remitido previamente el Pliego de Condiciones Regulator de la Licitación al Congreso Nacional, para su conocimiento.

CONSIDERANDO: Que el párrafo tercero, del Artículo 5 de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional, establece que cuando se cumpla lo previsto en el Artículo 205, numeral 19) de la Constitución de la República, los contratos de concesión suscritos entre el Poder Ejecutivo o las Municipalidades y los peticionarios, serán aprobados por el Congreso Nacional.

CONSIDERANDO: Que en fecha 9 de marzo del 2000, la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), llevó a cabo el Acto de Apertura y Evaluación de los Sobres "A", "B" y "C" de las firmas previamente precalificadas, seleccionándose la Propuesta Económica más alta de las presentadas por los Postores Calificados Habilitados que correspondió al Consorcio InterAirport, a quien mediante la correspondiente resolución adjudicó la Concesión.

CONSIDERANDO: Que en fecha 10 de marzo del 2000, el señor Tomás Lozano Reyes, en representación de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), y el señor Raúl Torre Lazo, en representación de InterAirports, S. A., firmaron el Apéndice

Pasa a la página #.

CONTENIDO

● PODER LEGISLATIVO		
DECRETO		
No. 46-2000.....	Mayo, 2000.....	1-30
● SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES		
ACUERDOS		
No.250 SRH y 54-SRH.....	Febrero, 1998.....	31
No. 37-SRH y 38-SRH.....	Enero, 1998.....	52
No. 664-SRH.....	Noviembre, 1998.....	52
● AVISOS		
Comerciantes Individuales.....		32-33
Títulos Supletorios/.....		34-35
Varios.....		36-37
Marcas de Fábrica/Marcas de Servicio.....		38-52

Unión, Documento de Adhesión del Contrato de Concesión de los Aeropuertos "Toncontín", (Tegucigalpa), "Golósón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán), y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula), entre la República de Honduras, actuando a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) y el Concesionario.

CONSIDERANDO: Que a partir de la fecha de entrada en vigor del Contrato de Concesión, los servicios aeroportuarios serán prestados por el Concesionario

POR TANTO,

DECRETA:

ARTICULO 1.-Derogar a partir de la fecha de entrada en vigor del Contrato de Concesión, el Decreto Legislativo No. 63-98, del 10 de marzo de 1998, publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 18 de mayo de 1998, y a su vez, derogar el Artículo primero del Decreto Legislativo No. 182-92 del 30 de octubre de 1992, publicado en el Diario Oficial La Gaceta el 14 de diciembre de 1992.

ARTICULO 2.-Aprobar en todas y cada una de sus partes el Contrato de Concesión de los Aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golósón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez", (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula), suscrito el 10 de marzo del año 2000, entre el Ingeniero Tomás Raymundo Lozano Reyes, en su condición de Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), entre Concedente y el Empresario Raúl Torres Laso, en su condición de Presidente del Consejo de Administración y Representante Legal de la sociedad hondureña Concesionaria, de este domicilio, denominada InterAirports, S. A., que literalmente dice:

"SECRETARIA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (SOPTRAVI), CONTRATO DE CONCESION DE LOS AEROPUERTOS DE "TONCONTIN" (TEGUCIGALPA), "GOLOSON" (LA CEIBA), "JUAN MANUEL GALVEZ" (ROATAN) Y "RAMON VILLEDA MORALES" (SAN PEDRO SULA), entre LA REPUBLICA DE HONDURAS actuando a través de LA SECRETARIA DE ESTADO EN LOS DESPACHOS DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA (SOPTRAVI), y el CONCESIONARIO. De una parte, Tomás Raymundo Lozano Reyes, mayor de edad, casado, Ingeniero Civil, hondureño y vecino de la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, con Cédula de Identidad No. 0801-1949-04335, actuando en nombre y representación de la Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda ("SOPTRAVI"), según consta en el Acuerdo No. 0002/98 del 27 de enero de 1998, en virtud de las facultades otorgadas por el Artículo 5 de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional (el "Concedente") y de otra parte, la entidad cuyos datos aparecen en el Documento de Adhesión que forma parte integrante de este Contrato (el "Concesionario"). EXPONEN:

I. Que, la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional (Decreto No. 283-98, del 20 de noviembre de 1998, en adelante, el Decreto 283-98), dispone que la prestación y gestión indirecta de servicios públicos puedan ser encomendados a personas naturales o jurídicas no estatales mediante el otorgamiento de las oportunas concesiones que podrán ser adjudicadas mediante licitación pública nacional o internacional.

II. Que, como resultado de la licitación pública internacional para la Concesión de los aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golósón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula), efectuada de conformidad con el Pliego de Condiciones de fecha 22 de junio de 1999, el Adjudicatario se responsabiliza de operar, mantener, explotar, prestar y ampliar los Aeropuertos, cuando de

conformidad con el presente Contrato pasen a formar parte de su objeto, las Actividades Aéreas en los Aeropuertos y las Actividades Complementarias.

III. Que como resultado de la licitación señalada en el expositivo anterior y mediando el cumplimiento de los requisitos correspondientes, se ha procedido: (i) a la inicialización del presente Contrato y la firma del Documento de Adhesión por parte del Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI); (ii) a la inicialización, en cada momento, por el Adjudicatario del presente Contrato y del Documento de Adhesión, y, (iii) a la inicialización por la sociedad anónima hondureña constituida, en cada momento por el Adjudicatario del presente Contrato y la firma por ésta del Documento de Adhesión, en cumplimiento de los requisitos del Pliego de Condiciones.

IV. Que el presente Contrato se conviene con arreglo a las siguientes

CLAUSULA I

DEFINICIONES

I. Definición de Términos. Para la adecuada interpretación de este Contrato, los siguientes términos tendrán el significado que se les atribuya a continuación, salvo que en otras partes de este Contrato se les atribuya expresamente un significado distinto. Los términos que no sean expresamente definidos deberán entenderse de acuerdo con el sentido que les confiera el lenguaje técnico respectivo o por su significado y sentido naturales y obvios, de conformidad con su uso general. Cuando los términos definidos se empleen en plural (en caso de haberse definido el término en singular), o en singular (en caso de haberse definido el término en plural), el significado del término será el mismo que el definido, si bien en plural y singular respectivamente.

Pasa a la pagina # 3



Accionista. Significa el tenedor de cualquier valor representativo del capital del Concesionario. **Actividades Aéreas en los Aeropuertos.** Significa, sin perjuicio de las excepciones indicadas en el último párrafo de esta definición, la provisión en los Aeropuertos, o en relación con ellos, de instalaciones y servicios con los siguientes propósitos: (i) La aproximación, el aterrizaje, carreteo o movimiento, estacionamiento o despegue de aeronaves comerciales, civiles en general y cualesquiera otras que estuvieran debidamente autorizadas para ser operadas en los Aeropuertos; (ii) Todos los servicios de apoyo prestados a las aeronaves para su correcto funcionamiento (inclusive el suministro y disposición de alimentos para el vuelo); (iii) Los servicios de mantenimiento propio de las aeronaves; (iv) La atención, ayudas, apoyo, asistencia y manejo de los pasajeros y visitantes, el manejo y almacenamiento (incluidos los depósitos aduaneros y fiscales) de equipaje o carga en todas sus etapas mientras se encuentren en los predios de los Aeropuertos; (v) La seguridad aeroportuaria y la operación de Equipos de Salvamento y Extinción de Incendios (SEI). Se excluyen, específicamente, de estas actividades aéreas en los Aeropuertos las que se mencionan en lo que resulte de aplicación en el numeral 2.1.2.1 y en general aquellas que no son objeto del presente Contrato.

Actividades Complementarias: Son aquellas actividades comerciales y no comerciales a ser desarrolladas en los aeropuertos, como lo son las actividades de hostelería, entretenimiento y otras, que no sean las actividades aéreas en los aeropuertos ni las "Materias excluidas" a las que se refieren las Cláusulas 2.1.2.1 y concordantes del presente Contrato, ni en general, las que, con arreglo a dicho Contrato, no sean objeto del mismo. Se excluyen de las Actividades Complementarias y no constituyen objeto del Contrato de Concesión, las actividades en relación con migración, policía, aduanas y sanidad animal y vegetal, sin perjuicio del deber del Concesionario de proveer las instalaciones necesarias para la adecuada prestación de las mismas por quien proceda, y en general, de las restantes obligaciones que al respecto se impongan al Concesionario en el Contrato de Concesión.

Adjudicatario: Es aquella entidad a la que, de acuerdo con el Pliego de Condiciones, se le otorga la Licitación.

Aeropuertos: Se refiere a los aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golonsón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula). Siempre que en este Contrato se haga referencia a Aeropuertos, se entenderán incluidas todas las instalaciones Aeroportuarias, con exclusión de las Zonas Restringidas. La identificación material de los Aeropuertos se contiene en el Anexo I de este Contrato.

Aeropuerto de Palmerola: Significa la base militar "Enrique Soto Cano", situada en la localidad de Palmerola, departamento de Comayagua, y en la que se ubica actualmente la Academia Militar de Aviación de Honduras.

Aeropuertos de Referencia: Significa los aeropuertos indicados como referencia para establecer las condiciones eficientes de servicio requeridas en los aeropuertos sin perjuicio de la aplicación de cualquier Norma. Los aeropuertos de referencia son: El Aeropuerto "Ronald Reagan National" en Washington D. C., (EE.UU.), el Aeropuerto "Luis Muñoz Marín" en San Juan (Puerto Rico) y el Aeropuerto "Comalapa International" en San Salvador (El Salvador) o cualesquiera otros que se incorporen a este concepto de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 24.2 de este Contrato.

Afiliada: Respecto de otra persona, significa, cualquier entidad; (i) Que es Controlada por dicha persona, o (ii) Por la cual dicha persona está controlada; y (iii) Que esté controlada por una Afiliada de esa persona.

AIA: Significa "American Institute Of Architects" (Instituto Americano de Arquitectos) con sede en Washington, D.C.

Ampliación requerida: Significa los trabajos requeridos con sujeción a la Cláusula 7.2 del presente Contrato de Concesión.

ASTM: Significa "American Society for Testing and Materials" (Sociedad Americana para Pruebas y Materiales).

Ayudas a la Navegación Aérea de Aproximación o Radioayudas de Aproximación: Significan los equipos e instrumentos, o cualquier sistema instrumental de ayudas a la navegación aérea necesarios para asistir a las aeronaves en las operaciones de aproximación y aterrizaje o despegue, instalados en los Aeropuertos. Estos equipos comprenden, al menos, los siguientes: Sistema GPS, ILS.

Ayudas a la Navegación Aérea en Ruta o Radioayudas en Ruta: Significa los equipos e instrumentos de ayudas a la navegación aérea necesarios para asistir a las aeronaves en ruta, instalados en los Aeropuertos o en predios localizados fuera de los aeropuertos. Estos equipos comprenden, al menos, los radares de control de aproximación, Radioayudas tales como el DME, VOR, NDB, cuando no forma parte del Sistema ILS, entre otros.

Ayudas Visuales a la Navegación: Significa todos los elementos visuales de señalización, marcación e iluminación que facilitan la aproximación, el aterrizaje, carreteo, estacionamiento, despegue y en general, todo movimiento de las aeronaves, instalados o localizados en los Aeropuertos. Estos equipos o elementos comprenden, sin limitación, el sistema de luces de aproximación, sistemas visuales de aproximación (PAPI, VASI), luces de umbral, de identificación de extremo, de contacto y de borde de pista, luces de borde de calles de rodaje, y avisos de identificación, restricción e información.

Audidores: Significa los auditores del Concesionario designados periódicamente con sujeción a la Cláusula 8.2.

Autoridad Aeronáutica: Significa la Dirección General de Aeronautica Civil o cualquier entidad o entidades que asuma sus atribuciones o que tenga competencias al respecto.

BOCA: Significa las regulaciones que son publicadas periódicamente por "Building Officials and Code Administrators International" (Oficiales de Construcción y Código de Gestión Internacional), cuya sede se encuentra en el estado de Illinois, EE.UU.

Cánon de Concesión: Porcentaje fijo de los Ingresos Brutos que pagará el Concesionario al Estado de acuerdo con este Contrato.

Cobros de Aeropuerto: Significa cualesquier: (i) Ingresos por alquileres, derechos, cánones u otros del Concesionario o, en su caso, de sus Afiliadas o por Titulares de Derechos de Aeropuertos, en concepto de prestación de servicios o uso de las instalaciones comprendidas dentro de los Aeropuertos y las actividades aéreas en los Aeropuertos; (ii) Cobros del Concesionamiento o sus Afiliadas o Titulares de Derechos de Aeropuertos, en relación al movimiento de pasajeros o tráfico vehicular de, hacia o dentro de los Aeropuertos, y/o (iii) Cualquier otro cobro por alquiler o cargo derivado de la explotación de las Actividades Complementarias, pero excluyendo aquellos cobros o ingresos que sean considerados como Tarifas de acuerdo con este Contrato.

COCESNA: Significa la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea con sede en Tegucigalpa, Honduras.

Concedente: Es el Estado de Honduras, actuando por medio de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI), órgano que otorga la Concesión.

Concesión o Contrato de Concesión: Es el contrato en virtud del cual el Concedente encomienda al Concesionario la operación,

mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los aeropuertos, de las actividades aéreas en los aeropuertos y de las Actividades Complementarias.

Concesionario: Es la Sociedad Anónima hondureña titular de la concesión, cuyo capital social habrá de estar representado mediante acciones nominativas y cuyo accionario deberá respetar la siguiente composición: a) Entre los accionistas del Concesionario deberá haber por lo menos un Operador, cuya participación en el capital del Concesionario será, como mínimo del 10%; b) En el caso de que una o varias aerolíneas y/o sus Afiliadas sean accionistas directos o indirectos del Concesionario: (i) Las aerolíneas y sus afiliadas, en conjunto, no podrán tener, directa ni indirectamente una participación total de más del 20%; (ii) Individualmente cada una de las aerolíneas y sus afiliadas no podrá tener directa ni indirectamente una participación de más del 10%.

Condiciones de Seguridad: Son las condiciones mínimas de seguridad que habrá de mantener el Concesionario en los Aeropuertos. Tales condiciones serán conformes a las normas hondureñas que en cada momento sean aplicables y, en cualquier caso, serán conformes con lo establecido en los Anexos 17 y 18 del Convenio de Chicago, sus respectivas modificaciones y otras disposiciones que sean en cualquier momento, de aplicación.

Condiciones Eficientes de Servicio: Son las condiciones mínimas de servicio que habrá de mantener el Concesionario en los aeropuertos. Dichas condiciones serán evaluadas periódicamente a los efectos que corresponda, por el Ente Regulador en función de las condiciones de servicio existentes en los aeropuertos de referencia.

Condiciones de Entrada en Vigor: Son las condiciones cuyo cumplimiento ha de producirse para alcanzar la fecha de entrada en vigor y que se señalan en la Cláusula 13 del presente Contrato.

Contrato de Operación, Administración y Asistencia: Significa el Contrato suscrito entre el Operador y el Concesionario, con el objeto de encomendar al primero la dirección de la gerencia, operaciones, negocios y apoyo técnico, en relación con el desempeño de la Concesión por el Concesionario.

Control: De una persona sobre otra, significa que esa persona, va sea: (i) Individualmente o por terceros, (ii) Directa o Indirectamente: (iii) A través de la tenencia de capital, derecho a voto, un contrato o de cualquier otra forma, pueda designar y/o sustituir a todos o a la mayoría de los miembros de su órgano de administración o de cualquier otro órgano administrativo de dicha persona o de cualquier otra persona que controle a esa persona o que de otra manera controle o esté facultada para controlar los asuntos y políticas de esa persona y el término "Controlado/a" se interpretará con arreglo a este significado.

Convenio de Chicago: Significa el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944, suscrito por la República de Honduras, modificado y/o complementario periódicamente, incluyendo sus Documentos y/o Anexos; y cualquier referencia a un "Anexo" y/o "Documento" del Convenio de Chicago, significará dicho Anexo y/o Documento, según sea modificado y/o complementado.

Derecho de Aeropuerto: Cualquier privilegio, derecho o cualquier franquicia, arrendamiento u otro derecho principal o accesorio ostentado por el Concesionario u otorgado por el Concesionario a sus Afiliadas o a un tercero, o por aquéllas o éstos a otro tercero, para la explotación de, o en relación con, cualquier privilegio o derecho otorgado por el Contrato de Concesión o como consecuencia del mismo, al Concesionario. Asimismo, cualquier privilegio, derecho o cualquier franquicia, arrendamiento u otro derecho principal o accesorio ostentado sobre los Aeropuertos en virtud de contratos o actos anteriores a la Fecha de Entrada en Vigor y que subsistan tras ésta.

Derechos Intelectuales: Significa cualquiera y todos los derechos e intereses en marcas registradas, marcas de servicio, patentes, diseños registrados, marcas de utilitarios, aplicaciones de cualquiera de las anteriores, derechos intelectuales, inventos, información confidencial, "know how" u otra clase de derechos intelectuales (ya sea en forma escrita o generada por o almacenada en una computadora o sistema similar, o de cualquier otra manera), en relación con todas las especificaciones, planos, esquemas, gráficos, diseños, croquis, modelos y otros materiales y documentos preparados en cualquier momento.

DME: ("Distance Measuring Equipment") significa Equipo Medidor de Distancias.

Documentos: Significa todos los diseños, certificados, especificaciones, informes, estudios, información escrita, datos y otros documentos, incluyendo el registro de los mismos en forma de archivos electrónicos e incluyendo los Derechos Intelectuales de los mismos.

Dólar (US\$): Es la moneda (signo monetario) de los Estados Unidos de America

Ente Regulador: Es la Entidad o entidades que, de conformidad con la legislación aplicable, actuará como supervisor y gestor de los aspectos técnicos, económicos y administrativos del Contrato de Concesión

Equipo Aeronáutico del Aeropuerto: Significa los equipos de las Ayudas a la Navegación Aérea de Aproximación o Radioayudas de Aproximación, los equipos de las ayudas visuales a la navegación, los equipos de comunicación del aeropuerto, los equipos de meteorología del aeropuerto y los equipos de la Torre de Control.

Equipo de Comunicación del Aeropuerto: Significa los equipos de telecomunicaciones aeronáuticas, así como los sistemas y edificaciones asociados y construcciones que pudieran estar instaladas o sean objeto de instalación en los Aeropuertos para prestar servicios de comunicación para el control de tráfico aéreo y proveer información asociada con la navegación aérea en el espacio aéreo controlado por los aeropuertos. Estos comprenden, entre otros, todo sistema de comunicación tierra-aire y sistemas para el control de la aeronave en tierra.

Equipo de Meteorología del Aeropuerto: Significa los equipos meteorológicos así como los sistemas y edificaciones asociadas y construcciones que pudieran estar instaladas o sean objeto de instalación en los aeropuertos o en predios fuera de los aeropuertos para prestar servicios de recolección, procesamiento, promulgación e información a las aeronaves o centros meteorológicos designados por el Concedente de toda información meteorológica requerida por las normas o prácticas nacionales o internacionales para la navegación aérea asociada a los aeropuertos o a la República de Honduras. Estos comprenden, entre otros, todos los sistemas automáticos de meteorología, medidores de velocidad y dirección del viento de precipitación, de visibilidad, de presión atmosférica y otros.

Equipo de Salvamento y Extinción de Incendios: (SEI) del Aeropuerto: Significa todos los equipos requeridos para el rescate, salvamento y extinción de incendios de aeronaves que operan o pudieran operar en los aeropuertos, así como los sistemas y edificaciones asociadas a instalaciones que pudieran estar instaladas o sean objeto de instalación en los aeropuertos para prestar los servicios de rescate, salvamento y extinción de incendios aeronáuticos. Estos comprenden, entre otros, todos los equipos y sistemas requeridos por las normas respectivas de la República de Honduras.

Estado: Es la República de Honduras.

E.E.U.U.: Son los Estados Unidos de Norteamérica.

• **FAA:** (Federación Aviation Administration): Es la autoridad Legal de Aviación Civil de los EE.UU.

Factor de Inflación: Significa la inflación acumulada desde el 1 de enero al 31 de diciembre de cada año, tal como se muestra en el Índice de Precios al Consumidor publicado por el Departamento de Comercio de los EE.UU., cuando aplique a tarifas expresadas en Dólares o el publicado por el Banco Central de Honduras, cuando aplique a tarifas expresadas en Lempiras, o si la base sobre la cual se calcula el índice cambia en forma substancial, dicho índice recalculado sobre la base que hubiera sido calculada antes de que dicho cambio entrara en efecto o si dicho índice dejara de ser publicado, cualquier otro índice que, en su caso, pudiera ser publicado por autoridad competente, y que tuviese el resultado más próximo al que hubiese producido el índice si se hubiera continuado calculando sobre la misma base que se calculaba anteriormente (o recalculado para los propósitos de este Contrato), inmediatamente antes de la fecha en la que dejó de ser publicado.

Fecha de Entrada en vigor: Es la fecha en la que entra en vigor el presente Contrato de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 13 del mismo.

Fianza de Cumplimiento de Contrato: Es la garantía constituida en los términos de la Cláusula 17 de este Contrato.

Flujo de Caja Neto del Concesionario: Se define como el aumento o la disminución del efectivo y equivalentes de efectivo, calculado en el Estado de Flujos de efectivo, menos las aportaciones de capital realizadas más los dividendos recibidos cada año.

Fuerza Mayor: Son los supuestos referidos en la Cláusula 19 de este Contrato.

Garantía: Significa cualquier hipoteca, prenda, fianza, intereses sobre garantías o cualquier otro cargo, gravamen y cualquier otro contrato u obligación que tuviere substancialmente el mismo efecto económico.

GPS: ("Global Positioning System"): Significa Sistema de Posicionamiento Global.

IATA: ("International Air Transport Association"): Significa "Asociación Internacional de Transporte Aéreo" o cualquier sucesor (a) de la misma.

ILS: ("Instrument Landing System"): Significa Sistema de Aterrizaje por Instrumentos.

Ingresos brutos: Significa todos los ingresos percibidos por el Concesionario y sus Afiliados que ostenten Derechos de Aeropuerto como consecuencia de la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los aeropuertos, de las actividades aéreas en los aeropuertos y de las actividades complementarias. Se excluyen de los Ingresos Brutos: a) Los ingresos percibidos por quienes realicen actividades complementarias de carácter financiero y de seguros y actividades de suministro de combustibles a aeronaves por razón de dichas actividades complementarias y actividades; b) Los ingresos percibidos como contraprestación por el otorgamiento de un Derecho de Aeropuerto a una Afiliada del Concesionario cuando tales ingresos se calculan sobre la base de los ingresos percibidos por dicha Afiliada por razón del Derecho de Aeropuerto de que se trate; c) Los ingresos percibidos por Afiliadas del Concesionario cuya actividad principal sea el diseño y la construcción, como contraprestación de los contratos por los que se les encomienda la ejecución en los aeropuertos de dichas actividades; d) Los ingresos percibidos por el Operador que sea una Afiliada del Concesionario, como contraprestación del Contrato de Operación, Administración y Asistencia. A efectos de lo indicado en los párrafos anteriores, se considerará ingreso cualquier percepción en efectivo, en valores, en especie o en crédito.

Instalaciones Aeroportuarias: Infraestructuras aeronáuticas, dependencias, establecimientos, instrumentos, equipos, mobiliario, terrenos, instalaciones, útiles y otros activos muebles o inmuebles para ejercer la Concesión, que recibe el Concesionario en el estado en que se encuentren en la fecha de entrada en vigor. Esta definición se entiende sin perjuicio del contenido de las Cláusulas 2.4.1. y concordantes y del Anexo 7 de este Contrato.

Instalaciones Aeroportuarias Accesorias: Son las infraestructuras aeronáuticas, dependencias, establecimientos, instrumentos, equipos, mobiliario, terrenos, instalaciones, útiles y otros activos muebles o inmuebles para ejercer la Concesión que, no constituyendo inicialmente objeto de la Concesión, se integran posteriormente dentro del mismo bajo inventario al efecto aprobado por el Concedente. Una vez que se produzca la integración de una instalación aeroportuaria accesoria dentro del objeto de la Concesión, la misma se entenderá comprendida dentro de la definición de aeropuertos a efectos del presente Contrato, quedando en consecuencia integrada en las instalaciones aeroportuarias.

Lempira (L): Es la moneda (signo monetario) de Honduras.

Licitación: Significa el proceso de licitación pública internacional al que se refiere el Expositivo II de este Contrato, convocado al amparo de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional y que ha dado lugar a la suscripción del presente Contrato.

Medio Ambiente: Significa cualquier parte del medio ambiente o medio circundante, incluyendo, sin limitación, el aire (incluyendo, sin limitación el aire dentro de las edificaciones o las estructuras naturales o construidas por el hombre, ya sea encima o debajo de la superficie de la tierra), el agua (incluyendo, sin limitación el agua subterránea, los drenajes y aguas servidas), y la tierra (incluyendo, sin limitación, los lechos de los ríos, tierras superficiales y sub-perficiales, y cualquier estructura natural o construida por el hombre).

Memorandum de Información: Es el documento de fecha marzo de 1999, que contiene información relativa a los aeropuertos y el proceso de licitación.

NDB: ("NON-DIRECTIONAL BEACON"): Significa Radiotaro no Direccional.

Niveles de Servicio: Son cualquiera de los siguientes: (i) Nivel de Servicio "A": Significa el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros y su equipaje con base en los requerimientos de espacio y facilidades físicas de acuerdo con lo recomendado en el "Manual de Referencia de Terminales Aeroportuarias" de la IATA, última edición. A efectos de referencia en este Contrato, este es un excelente nivel que provee condiciones de flujo totalmente libre, sin ninguna demora y un excelente nivel de comodidad para el pasajero y su equipaje; (ii) Nivel de Servicio "B": Significa el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros y su equipaje con base en los requerimientos de espacio y facilidades físicas de acuerdo con lo recomendado en el "Manual de Referencia de Terminales Aeroportuarias" de la IATA, última edición. A efectos de referencia en este Contrato, este es un alto nivel de servicio que provee condiciones de flujo estable, muy pocas demoras y un alto nivel de comodidad para los pasajeros y su equipaje; (iii) Nivel de Servicio "C": Significa el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros y su equipaje con base a los requerimientos de espacio y facilidades físicas de acuerdo con lo recomendado en el "Manual de Referencia de Terminales Aeroportuarias" de la IATA, última edición. A efectos de referencia en este Contrato, este es un buen nivel de servicio que provee condiciones de flujo estable, muy pocas demoras y un buen o aceptable nivel de comodidad para los pasajeros y su equipaje; (iv) Nivel de Servicio "D": Significa el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros y su equipaje con base a los requerimientos de espacio y

facilidades físicas de acuerdo con lo recomendado en el "Manual de Referencia de Terminales Aeroportuarias" de la IATA, última edición. A efectos de referencia en este Contrato, este es un nivel de servicio adecuado que provee condiciones de flujo algo inestable, con demoras aceptables durante períodos cortos y un adecuado nivel de comodidad para los pasajeros y su equipaje; (iv) Nivel de Servicio "E": Significa el nivel de servicio ofrecido a los pasajeros y su equipaje con base en los requerimientos de espacio y facilidades físicas de acuerdo con lo recomendado en el "Manual de Referencia de Terminales Aeroportuarias" de la IATA, última edición. A efectos de referencia en este Contrato, este es un inadecuado nivel de servicio que provee condiciones de flujo inestable, con demoras no aceptables y un inadecuado nivel de comodidad para el pasajero y su equipaje.

Normas: Significa las regulaciones y/u otras normas (incluyendo sin limitaciones cualquier práctica recomendada y/o procedimientos incorporados, o que forman parte de dichas regulaciones y/o normas) aplicables a cualquier aspecto del diseño, construcción, conclusión, operación, administración, explotación, mantenimiento, renovación, cambios, prestación, modernización y/o ampliación de los aeropuertos, de las actividades aéreas en los aeropuertos y de las actividades complementarias: (i) Que hubieran sido publicadas por la Autoridad Aeronáutica en cualquier momento; (ii) En caso de no existir una regulación o norma aplicable emanada o publicada por la Autoridad Aeronáutica, las regulaciones relevantes y/o normas de la FAA (incluyendo sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimientos incorporados, o que forman parte de tales regulaciones y/o normas) a condición de que la regulación o norma que tenga un efecto substancialmente equivalente, se aplique sobre dos o más de dos aeropuertos de Referencia; (iii) Que ya hubieran sido establecidas o adoptadas por la OACI de acuerdo al Convenio de Chicago (incluyendo sin limitación y en la medida aplicable los Anexos 2, 4, 6, 9, 10, 11, 14, 16, 17 y 18), con la limitación de que si hubiere cualquier conflicto entre la regulación y/o norma pertinente de la OACI (incluyendo sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado o que forme parte de dicha regulación y/o norma) y una regulación y/o norma (incluyendo sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado o que forme parte de tal regulación y/o norma) a la que se refiere el inciso (i) anterior, la regulación y/o norma de la Autoridad Aeronáutica aludida en el inciso (i), prevalecerá; (iv) En relación a las regulaciones que rigen las construcciones, obras públicas, son las regulaciones y/o normas relevantes de BOCA, ASTM, y las normas de construcción vigentes en la República de Honduras (incluyendo sin limitación cualquier práctica recomendada y/o procedimiento incorporado, o que forme parte de tal regulación y/o normas ASTM, AIA y demás vigentes en la República de Honduras); y, (v) En relación a piezas específicas de equipamiento, instalaciones y sistemas, que constituyen las recomendaciones de los fabricantes, instaladores o diseñadores en relación con estas piezas, instalaciones y sistemas. En todo caso, y sin perjuicio de lo señalado anteriormente, en relación con el criterio definitorio del concepto Norma en este Contrato, habrá que tenerse en consideración lo siguiente: a) Cuando según esta definición se requiera que cualquier material o artículo cumpla con una norma específica, dicha Norma será satisfecha al cumplir con la norma de cualquier Estado de los EE.UU., o cualquier otra Norma Internacional que se aplique a dicho Estado, siempre que en cualquier caso la Norma en cuestión ofrezca garantías de seguridad, idoneidad, durabilidad y resistencia para los propósitos, equivalentes a los ofrecidos por la Norma requerida de acuerdo a esta definición; b) Cualquier requerimiento de utilizar un material o artículo definido por referencia a una marca, fuente o proceso específico, a un cierto proveedor o fabricante o a un requisito específico de seguro o certificado de calidad o que esté registrado o que de otra manera hubiera obtenido la aprobación de cualquier autoridad responsable, será satisfecho al utilizar el material o artículo que haya recibido una aprobación equivalente en cualquier Estado de los EE.UU., siempre que el material o artículo en cuestión sea seguro, adecuado, durable e idóneo para el propósito específico, como debería ser el material o artículo requerido

por la presente definición; c) Se puede permitir la no aplicación de cualquier Norma establecida mediante un acuerdo entre el Concesionario y la Autoridad Aeronáutica, de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 7.4.

OACI: Significa "Organización de Aviación Civil Internacional" o cualquier sucesor(a) de la misma.

Operador: Persona jurídica Accionista del Concesionario con experiencia en la operación, mantenimiento, explotación de aeropuertos, o una Afiliada de tal persona jurídica con experiencia. Dicho Operador deberá cumplir los requisitos que se indican en el Anexo 8 de este Contrato.

PAPI: ("Precision Approach Path Indicator"): Significa Indicador de Plano para Aproximaciones Precisas.

Plan Maestro: Significa el plan maestro relacionado a los Aeropuertos, que será entregado por el Concesionario de acuerdo con los términos de la Cláusula 7.1.2.

Regulaciones BOCA: Significa las regulaciones que son publicadas periódicamente por "Building Officials and Code Administrators International".

Requisitos Técnicos: Significa aquellas especificaciones y requerimientos que deberá satisfacer el Concesionario en la ejecución de todos los trabajos y obras relacionadas con el desarrollo del presente Contrato.

Servicio de Asistencia en Tierra o "Handling": Significa el Servicio prestado por una compañía especializada en la prestación de servicios de asistencia en tierra en las líneas aéreas que operan en los Aeropuertos. Esta compañía especializada puede ser una línea aérea, una compañía privada o el propio Concesionario. Cada Contrato o licencia formalizado para prestar este servicio deberá indicar de manera detallada los servicios que serán suministrados.

"Slots": Significa el turno o franja horaria asignada a la aeronave para realizar una determinada operación, entendiéndose como tal el aterrizaje, despegue o el despegue y aterrizaje.

Sustancia: Significa cualquier organismo sólido, líquido, gas, ruido, vibración, ion, radiación electromagnética o de otro tipo y cualquier otro elemento o cosa.

Tarifas: Significa los importes cuyos límites máximos serán fijados por la autoridad competente del Estado y que podrán ser reducidos por el Concesionario, su Afiliada o por cualquier Titular de Derechos de Aeropuerto, en relación con la prestación de los siguientes servicios: (i) Aterrizaje; (ii) Servicios de Iluminación; (iii) Uso de los Aeropuertos por los pasajeros (embarque de pasajeros en vuelos nacionales y/o internacionales); (iv) Puentes de embarque; (v) Estacionamiento de aeronaves. Dichos importes serán objeto de revisión de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 3.1 de este Contrato y figuran en el Anexo 5 con efectos a la fecha de entrada en vigor.

Tasa Interna de Retorno Nominal (TIRN): Significa la tasa de descuento nominal a la cual el valor presente neto de los flujos netos que ingresara al Concesionario, incluyendo el pago por terminación, es igual a cero.

Titular de Derechos de Aeropuerto: Significa cualquier persona (incluyendo sin limitación el Concesionario o cualquier Afiliada o cualquier tercero) que posea cualquier Derecho de Aeropuerto de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 6 de este Contrato.

Torre de Control: Significa la torre de control de aeródromo y su equipamiento asociado así como los sistemas y edificaciones asociadas e instalaciones que pudieran estar instaladas o sean objeto de instalación.

en los aeropuertos para prestar servicios de control y de información para la navegación aérea asociada a los aeropuertos o a la República de Honduras.

Tributos: Significa e incluye todo procedimiento de repartición de cargas públicas que incluya cualquier obligación de pago referente a: Impuestos Sobre la Renta, Sobre Ventas, derechos aduaneros o consulares, contribuciones sociales o cualquier otro impuesto, derecho, cargo, contribución, tasa u otros gravámenes impuestos por cualquier órgano estatal, descentralizado municipal, departamental, o de cualquier otra índole que tenga derecho a ello de acuerdo a la legislación vigente pagadero por el concesionario en relación al presente Contrato o la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los aeropuertos, las Actividades Aéreas en los Aeropuertos y las Actividades Complementarias.

Usuarios: Significa las personas naturales o jurídicas que utilizan las instalaciones Aeroportuarias y hacen uso en cualquier forma de los Aeropuertos durante la vida de la Concesión.

VASIS: ("Visual Approach Slope Indicator System"): Significa Sistema Visual Indicador de la Pendiente de Aproximación.

VCR: Significa ("Very High Frequency Omnidirectional Range"): Significa Radiofaro Omnidireccional de VHF ("Very High Frequency").

Zona Restringida: Son las áreas definidas como tales en los planos de conjunto de los Aeropuertos y que quedan excluidas del objeto del presente Contrato de Concesión.

II OBJETO Y REGIMEN ECONOMICO

2. Objeto del Contrato. De acuerdo con la adjudicación efectuada en la Licitación y sujeto al cumplimiento de las Condiciones de Entrada en vigor previstas en la Cláusula 13 siguiente, el Concedente concede y el Concesionario acepta, por un plazo de veinte (20) años, la presente Concesión de Operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos, de las actividades aéreas en los Aeropuertos y de las actividades complementarias, en los terminos señalados en el presente Contrato.

2.1. Ambito de la Concesión: Materias incluidas y excluidas. Sin perjuicio del ambito general de la Concesión señalado en el párrafo anterior, la Concesión otorgada por el presente Contrato, cubre y excluye respectivamente, las siguientes materias: 2.1.1. Materias incluidas: (i) Actividades Aéreas en los Aeropuertos; (ii) Actividades Complementarias; (iii) Las obras y trabajos de mejoramiento, modernización, expansión y adquisición de los equipos e instalaciones de los aeropuertos; 2.1.2. Materias excluidas: 2.1.2.1. Administración y Operación: (i) La operación de los equipos de las Ayudas a la Navegación en Ruta o Radioayudas en Ruta; (ii) La operación de los equipos de las Ayudas a la Navegación de Aproximación; (iii) La operación de los Equipos de las Ayudas Visuales; (iv) La operación de los Equipos de Comunicación de la Torre de Control; (v) La prestación de los servicios de Control de Tráfico Aéreo y de los Servicios de Meteorología; (vi) La prestación de las actividades de migración, aduanas, sanidad animal y vegetal, y policía; 2.1.2.2. Localización: (i) Las dependencias del Estado dentro de los Aeropuertos; (ii) Las Zonas Restringidas.

2.2. Explotación de la Concesión. 2.2.1. El Concedente cede o, en su caso, tomará las medidas oportunas para ceder al Concesionario, los contratos vigentes de arrendamiento, concesión, o similares sobre las áreas comerciales y los terrenos de los Aeropuertos. De igual manera, el Concedente cede al Concesionario el derecho a percibir los ingresos que se generen por el pago de las tarifas y cobros de aeropuerto. Todo lo anterior sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 2.4.1. siguiente. 2.2.2. El Concesionario, ya preste los diferentes servicios que son objeto del

Contrato de Concesión por sí mismo o a través de terceros por el subcontratados, asumirá todas las responsabilidades que se deriven de la operación de los Aeropuertos, en las condiciones establecidas en este Contrato. 2.2.3. La República de Honduras, continuará siendo propietaria de todos los bienes, obras y equipos presentes y futuros afectos a la Concesión. El Concesionario tendrá sobre ellos los derechos propios de la Concesión. 2.2.4. En caso de que las mejoras en la infraestructura aeroportuaria o en las infraestructuras de acceso fueran determinantes de la expansión del servicio prestado por el Concesionario, el coste de tales mejoras será por cuenta del Concesionario, de conformidad con el Contrato de Concesión. 2.2.5. El Concedente garantiza la libre y pacífica explotación de los bienes objeto de la presente Concesión, así como de las actividades que son objeto de desarrollo de acuerdo con la Concesión otorgada por virtud del presente Contrato sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 2.4.1 y en el Anexo 7 de este Contrato. En el Anexo 1, Parte 2 se incluirá un inventario de las instalaciones aeroportuarias. 2.2.6. Sin perjuicio de lo anterior, la Fuerza Aérea Hondureña continuará operando tras la Fecha de Entrada en vigor, en los aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golosón" (La Ceiba) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula).

2.3. Otros Aeropuertos Internacionales. 2.3.1. El Estado se compromete a no construir, habilitar, financiar o facilitar, directamente o mediante un ente del sector público, ningún aeropuerto internacional durante el período de la Concesión. 2.3.2. La obligación recogida en el numeral 2.3.1 anterior, no excluye el derecho de que otro sujeto privado opere, mantenga, explote, preste, amplie y construya aeropuertos internacionales, binacionales o nacionales, en cualquier parte del territorio nacional, supuesto en el que ni el Estado ni ningún ente del sector público podrá financiar o subsidiar, directa o indirectamente, tales aeropuertos. En el supuesto de que el Estado optara por otorgar la operación de una terminal de carga en el Aeropuerto de Palmerola para la exclusiva exportación de productos agrícolas perecederos producidos en el valle de Comayagua en el departamento de Comayagua, dará al Concesionario la primera opción para operar dicha terminal en los términos y condiciones que se pacten en el correspondiente contrato. En caso que el Concesionario manifieste su negativa a operar dicha terminal, el Estado estará en libertad de operarla por sí mismo o a través de terceros. Quien opere la terminal de carga en el Aeropuerto de Palmerola no podrá establecer tarifas inferiores a las de los Aeropuertos en dicha terminal de carga.

2.4. Bienes y Derechos relativos a la Concesión. 2.4.1. El Concedente garantiza al Concesionario la libre disposición de los bienes afectos a la Concesión, sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 2.2.5, de este Contrato, y sin perjuicio de los contratos que hayan sido suscritos con anterioridad a la entrada en vigor del Contrato de Concesión y que permanezcan vigentes tras la entrada en vigor de éste. El Concedente garantiza al Concesionario que, en caso de que existan reclamaciones de terceros pendientes a la Fecha de Entrada en Vigor u originadas con posterioridad a la Fecha de Entrada en vigor pero por hechos anteriores a dicha fecha y que hayan obtenido u obtengan posteriormente sentencias firmes a su favor, satisfará las indemnizaciones correspondientes. 2.4.2. El Concesionario deberá satisfacer la demanda de tráfico de los próximos veinte (20) años, y deberá realizar las acciones tendientes a que los Aeropuertos alcancen un Nivel de Servicio B o superior, de conformidad a lo establecido en el Plan Maestro de cada Aeropuerto y las excepciones indicadas en las Cláusulas 7.1.1 y 7.1.2 (ii), literal a), previendo, si fuera necesario, la utilización de nuevas superficies aptas para la construcción y/o ampliación de la infraestructura aeronáutica. Si se determinare la necesidad de nuevas superficies para la construcción y/o ampliación de la infraestructura aeronáutica, el Estado declarará de utilidad pública los bienes necesarios de conformidad con los procedimientos de Ley. Una vez finalizado el procedimiento de expropiación forzosa se integrarán a las instalaciones Aeroportuarias. Salvo lo dispuesto en la Cláusula 12.2.1, si se requiriese realizar inversiones en construcción y/o ampliación de la infraestructura aeronáutica cuyo retorno económico no es posible lograr durante el periodo que resta de la Concesión, el Concesionario podrá solicitar la prórroga del Contrato de Concesión hasta por diez (10) años,

resolviendo el Estado de conformidad a lo establecido en la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional. Las partes determinarán los términos y condiciones que regirán dicha prórroga. Estas nuevas superficies podrán servir, en su caso, para el traslado de los Aeropuertos cuando, por razones de seguridad, no fuera posible cumplir con los niveles de servicio y seguridad exigidos por la República de Honduras.

3 Tarifas y Cobros de Aeropuerto. 3.1. Tarifas. 3.1.1. Los niveles máximos de las tarifas, serán determinados por la autoridad competente. A la Fecha de Entrada en Vigor del presente Contrato, dichas tarifas, por los distintos conceptos que incluyen, son las que se mencionan en el Anexo 5. de este Contrato. 3.1.2. Las tarifas serán objeto de revisión, y, en caso de incremento, aplicarán las siguientes reglas: (i) A los efectos de aplicar el correspondiente Factor de Inflación para ajustar las Tarifas, se tomará como base el importe de las tarifas vigentes en la Fecha de Entrada en Vigor. (ii) La primera revisión de tarifas no se producirá sino hasta transcurridos tres (3) años desde la Fecha de Entrada en Vigor produciendo efectos a partir del cuarto año posterior a dicha Fecha de Entrada en Vigor. Con posterioridad a esta fecha, las revisiones se realizarán anualmente. No obstante, en el caso de que el Factor de Inflación exceda del 20% en un año determinado, la revisión se realizará trimestralmente durante el año siguiente. A estos efectos, el Factor de Inflación y el promedio al que alude el apartado 3.1.2. iii) b) se calcularán separadamente por trimestres calendario. (iii) El porcentaje de incremento de las tarifas de aeropuerto será el más bajo de cualquiera de los dos siguientes: (a) El factor de inflación promedio de los tres últimos años en el caso de la primera revisión y, en los años posteriores, dicho Factor de Inflación referido al año anterior a la correspondiente revisión. (b) El promedio de cada tarifa en relación con la Tarifa objeto de revisión en los tres últimos años en el caso de la primera revisión y, en los años posteriores, dicho promedio referido al año anterior a la correspondiente revisión. A efectos de lo señalado en el número (iii) (b) anterior, "promedio", significa el valor medio de la Tarifa que es objeto de revisión en los aeropuertos internacionales de los siguientes países: Guatemala, Belice, Panamá, Costa Rica, Nicaragua, El Salvador. (iv) La revisión y, en su caso, incremento, lo realizará, el Ente Regulador con información disponible de la OACI, en relación con los "promedios" de tarifas.

3.2. Cobros de Aeropuerto. 3.2.1. El Concesionario tiene exclusiva y plena capacidad para determinar los Cobros de Aeropuerto. 3.2.2. El Concesionario establecerá libremente si dichos cobros de aeropuerto son pagaderos a requerimiento, en efectivo o de otra manera (y así como si estos pueden ser exigidos antes de que la aeronave despegue de los Aeropuertos o antes de que se permita a cualquier persona utilizar cualquier instalación y/o servicio en los Aeropuertos). En caso de incumplimiento en los pagos correspondientes, el Concesionario podrá requerir el pago de intereses. 3.2.3. Al establecer los cobros de aeropuerto se aplicarán los siguientes principios: (i) Todos los usuarios deberán pagar por los servicios que el Concesionario preste en los Aeropuertos. Quedan exceptuados aquellos supuestos en que la exención del pago esté reconocida por las prácticas internacionales del sector y aquellos otros supuestos en que la legislación hondureña y/o el presente Contrato así lo permitan. (ii) Los operadores de aeronaves que sean usuarios satisfarán su parte correspondiente del costo de suministro de las instalaciones y servicios que están incluidos en las Actividades Aéreas de los Aeropuertos. (iii) Los cobros de aeropuerto no deben ser de una magnitud tal que se desaliente el uso de las instalaciones y servicios que son necesarios para la seguridad; (iv) Con carácter general, no se cobrará a los usuarios por instalaciones y servicios que no utilizan. 3.2.4. El Concesionario no establecerá los Cobros de Aeropuerto por concepto de cualquier servicio o instalación en importes que perjudiquen (o cuya intención sea perjudicar) el ejercicio de la libre competencia. 3.2.5. Sin perjuicio de lo estipulado en los apartados anteriores de la presente Cláusula, para fijar e imponer Cobros de Aeropuerto, el Concesionario deberá: (i) Tener en consideración el primer enunciado de la Declaración del Consejo de la OACI, sobre las Tasas de Aeropuertos con sus modificaciones, correspondientes y del

Manual de Planificación Aeroportuaria de la OACI (Documento Número 9183, Parte 1) y las Declaraciones del Consejo de la OACI a los Estados Contratantes sobre derechos para el uso de aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea en ruta (Documento No. 9082 última edición) con sus correspondientes modificaciones. (ii) Estar disponible para reunirse con representantes de la IATA y otras personas interesadas, con el objeto de conseguir la adecuada coordinación en la prestación de los servicios que son objeto de la Concesión.

3.3. Exención del Pago de Tarifas y Cobros de Aeropuertos. 3.3.1. Las aeronaves que hagan uso de los Aeropuertos para propósitos no comerciales y que sean propiedad de la República de Honduras, de la Fuerza Aérea de Honduras, la Policía Nacional, el Servicio de Aduanas de la República, la Cruz Roja, la OEA, la ONU y cualesquiera otras aeronaves que en misiones de ayuda humanitaria relacionadas con desastres naturales o de otro tipo, estarán exentas de las Tarifas y Cobros de Aeropuerto relativos a las Actividades Aéreas en los Aeropuertos siempre que (a excepción de un supuesto de emergencia) no interfieran con las operaciones normales de los Aeropuertos que generen ingresos por Tarifas y Cobros de Aeropuertos. 3.3.2. Tampoco estarán obligados al pago de las tarifas los usuarios que en la actualidad estuvieran exentos del pago de la tasa por servicios aeroportuarios hasta que en su caso se derogue total o parcialmente las normas correspondientes. Estarán asimismo exentos del pago de las tarifas quienes así se determine en virtud de normas que en su caso se dicten en el futuro, sin perjuicio de que si tales normas no son consistentes con prácticas internacionales en el sector aeroportuario, el Concedente compensará al Concesionario por los importes correspondientes, los cuales serán deducidos mediante compensación del importe a pagar en concepto de Canon de Concesión. La Fuerza Aérea Hondureña podrá utilizar las instalaciones aeroportuarias sin obligación de abonar al Concesionario ningún tipo de cargo o derecho, en tanto que sus operaciones sean iguales o inferiores al nivel de operaciones efectuadas en 1998, nivel que será certificado por la Autoridad Aeronáutica. Si los niveles de operación durante cada año del período de la Concesión fueran superiores al nivel referido, el Concesionario podrá exigir a la Fuerza Aérea Hondureña, el pago de la tarifa que cobre a sus clientes más favorecidos, si existieran o, en caso contrario, la tarifa normal vigente. La Autoridad Aeronáutica certificará la facturación que por dichas operaciones presente el Concesionario, las cuales serán deducidas por compensación del importe a pagar en concepto de Canon de Concesión.

3.4. Contratos de Donación. 3.4.1. De acuerdo a los contratos de donación otorgados al Gobierno de Honduras, la Standard Fruit Company y la Tela Railroad Company podrán utilizar las instalaciones aeroportuarias sin obligación de abonar ningún cargo o derecho. Para los efectos de este Contrato, dicha exención será aplicable a las operaciones que sean iguales o inferiores al nivel de operaciones previsto en el Anexo 5. Si los niveles de operación fueran superiores a los incluidos en dicho Anexo durante el período de la Concesión, el Concesionario podrá exigir al Concedente el pago de la tasa que cobre a sus clientes más favorecidos, si existiera o, en caso contrario, la tarifa normal vigente por el uso que hagan las personas antes mencionadas de las instalaciones aeroportuarias. La Autoridad Aeronáutica certificará la facturación que por dichas operaciones presente el Concesionario, las cuales serán deducidas por compensación del importe a pagar en concepto de Canon de Concesión. 3.4.2. Donación del Gobierno de Japón. De acuerdo con la nota número 1094/SI/T de la Secretaría de Relaciones Exteriores de la República de Honduras, existe un acuerdo de donación entre el Gobierno de Japón y la República de Honduras de hasta 780,000,000 yenes japoneses. Dicha donación habrá de ser utilizada para la adquisición de determinados productos del Japón o de la República de Honduras, así como los servicios correspondientes nacionales japoneses u hondureños en relación con la adquisición e instalación de las luces de guía de aproximación e instalaciones relacionadas en el Aeropuerto Internacional de Tegucigalpa.

4. Retención. 4.1. Para asistir al Concesionario en la recaudación de las Tarifas y Cobros de Aeropuerto relativos a actividades aéreas en los

aeropuertos y a las actividades complementarias, éste puede solicitar cooperación a la autoridad aeronáutica, requiriendo la no autorización del plan de vuelo de aeronaves operadas por la aerolínea en cuestión. Asimismo, el Concesionario podrá requerir de la autoridad competente el embargo del avión que pertenezca a un operador de aeronaves que estuviera en mora o hubiere incumplido sus obligaciones referentes al pago correspondiente, todo ello sin perjuicio de lo señalado en el Artículo 15 de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional. Se entenderá que el deudor de las tarifas y cobros de aeropuerto incurre en mora cuando se produzca cualquiera de las siguientes circunstancias: 4.1.1. Para aquellas aerolíneas con las que el Concesionario tenga una relación por virtud de la cual no se le exija el pago del servicio correspondiente inmediatamente después de su uso, cuando vencida la fecha de pago de las tarifas y cobros de aeropuerto debidas por el período correspondiente de liquidación, de acuerdo con los compromisos alcanzados entre el Concesionario y dicho operador de aeronaves, hayan transcurrido más de diez días sin que dicho pago se haya hecho efectivo. 4.1.2. Para aquellos operadores de aeronaves que no estén en la situación descrita en el numeral 4.1.1. anterior, cuando no se efectúe el pago de las tarifas y cobros de aeropuerto correspondiente inmediatamente después de hacerse uso del servicio que la origina.

4.2 La autoridad aeronáutica podrá desistir de cumplir con tal solicitud sólo en la medida que tales pagos estén siendo objeto de litigio entre dicho operador de aeronaves y el Concesionario o cuando las circunstancias en el momento en cuestión sean de fuerza mayor o emergencia.

5. Canon de Concesión. 5.1. El Concesionario pagará al Concedente el Canon de Concesión de acuerdo a lo establecido en el Anexo 2.

5.2 A los efectos de esta Cláusula y en uso de sus atribuciones, el Ente Regulador podrá requerir toda la información necesaria, para verificar la exactitud del importe pagado. En particular, el Ente Regulador podrá exigir y el Concesionario deberá poner a su disposición la información relativa a las verificaciones de cuentas de ingresos y egresos, movimientos de pasajeros, aeronaves y volúmenes de carga y otra información a estos efectos necesarios.

5.3 La mora en el pago del importe a que se refiere la Cláusula 5.1 anterior, se producirá de pleno derecho por el sólo vencimiento del plazo establecido para su pago, sin necesidad de interposición judicial o extrajudicial alguna. La falta de pago devengará interés equivalente a la tasa de interés activa máxima promedio del sistema bancario en moneda nacional última publicada por el Banco Central de Honduras en su Boletín Estadístico mensual o en la publicación que lo sustituya.

6. Derechos de Aeropuerto. 6.1 Sólo podrán otorgarse Derechos de aeropuerto a través de acuerdos, contratos o convenios que expiren en o antes de la extinción de la Concesión regulada por el presente Contrato. En el caso de que se requiera otorgar Derechos de Aeropuerto con una duración tal que se extienda más allá del período de Concesión, habrá de obtenerse el consentimiento del Concedente. En caso de obtenerse dicho consentimiento habrá de preverse que al término de la Concesión, por las circunstancias que sean, el Concedente asumirá la posición de quien otorgó el Derecho de Aeropuerto de que se trate. Asimismo, los instrumentos contractuales o acuerdos por virtud de los cuales se otorguen derechos de aeropuerto, deberán contener Cláusulas de resolución para el caso de que, por cualquier motivo se resuelva el presente Contrato de Concesión. Las indemnizaciones que, en su caso, fueran procedentes en el supuesto de resolución previsto, serán a cargo del Concesionario. El Concesionario será responsable, en todo caso, frente al Concedente por las actuaciones y desempeño de cualquier tercero a quien aquél hubiera otorgado derechos de aeropuerto de acuerdo con lo señalado en el presente Contrato.

6.2 Todos los derechos de aeropuerto serán otorgados mediante el procedimiento establecido por el Concesionario, formalizados por escrito y observarán en todo lo posible principios de competencia y transparencia.

6.3 El Concesionario deberá adoptar las medidas adecuadas para que, por lo menos, dos entidades en cada uno de los aeropuertos (que no sean afiliadas entre sí, si bien una de ellas podrá ser el Concesionario o su afiliada) sean titulares de derechos de aeropuerto en relación con los servicios de "handling". Tales servicios deberán estar disponibles a todos los operadores de aeronaves. Los operadores de aeronaves que utilicen los aeropuertos podrán si así lo solicitan, ser titulares de aquellos derechos de aeropuerto necesarios para que dichos operadores de aeronaves realicen directamente el "handling", siempre y cuando se cumpla con el pago del importe correspondiente por este concepto por la utilización por dicho operador de aeronaves de las instalaciones y dependencias de los aeropuertos.

6.4 El Concesionario no incurrirá en incumplimiento de las obligaciones a las que se refiere el numeral anterior en el supuesto de que haya menos de dos entidades gestionando los servicios correspondientes cuando: (i) esta circunstancia sea consecuencia de la resolución del derecho de aeropuerto correspondiente; (ii) se haya llevado a cabo sus mejores esfuerzos para cumplir el requisito establecido; o (iii) el procedimiento para otorgar los Derechos de Aeropuerto sea suficientemente abierto como para fomentar la competencia.

6.5. Slots. La distribución de "slots" en los aeropuertos deberá ser consistente con las obligaciones nacionales e internacionales de la República de Honduras. Con sujeción a las mismas, cuando se distribuyan los "slots" en los aeropuertos se deberá considerar: (i) Las observaciones de la Autoridad Aeronáutica; y (ii) La última edición de las guías pertinentes de la IATA.

6.6 Los titulares de derechos de aeropuerto no podrán ceder dichos derechos ni crear garantías sobre los mismos, salvo que se hubiera obtenido el consentimiento previo por parte del Concesionario y siempre de conformidad con lo dispuesto por la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional. El Concesionario podrá autorizar, en régimen con arreglo al cual podrán otorgarse derechos o garantías en relación con dichos derechos de aeropuerto.

III. ADMINISTRACION DE LOS AEROPUERTOS

7. Planificación, Ampliación y Construcción en los Aeropuertos.

7.1 Plan de Mejoras Urgentes y Plan Maestro. El Concesionario deberá llevar a cabo lo siguiente: 7.1.1 Plan de Mejoras Urgentes. Dentro de los primeros dos meses después de la Fecha de Entrada en Vigor, el Concesionario deberá someter para la aprobación del Ente Regulador un Plan de Mejoras Urgentes basándose en los requerimientos establecidos en el Anexo 3 para cada uno de los aeropuertos y aquellas obras que a criterio de dicho operador son de máxima prioridad, con sujeción a las deficiencias existentes para satisfacer la demanda y las normas aeroportuarias vigentes, a fin de que los aeropuertos, a excepción de Toncontin, alcancen el nivel de servicio B. El Ente Regulador realizará comentarios al Plan de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que dicho Plan haya sido entregado. El Concesionario podrá expresar su parecer en relación con tales comentarios dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha en la que los haya recibido. Dentro de los 5 días siguientes el Ente Regulador formulará sus comentarios finales, que deberán ser incorporados por el Concesionario dentro de los 15 días siguientes a su recepción, plazo en el que deberá someter al Ente Regulador la versión final del Plan de Mejoras Urgentes sobre la que el Ente Regulador se pronunciará en los 15 días siguientes. El Concesionario deberá cumplir con el plan de implementación de obras aprobado en el Plan de Mejoras Urgentes para cada uno de los aeropuertos, las cuales deben comenzar a más tardar seis (6) meses después de la fecha de entrada en vigor y completarse, dentro del plazo concreto previsto en el Plan Maestro y, en todo caso, no más tarde de treinta (30) meses después de la fecha de entrada en vigor. En el caso del Aeropuerto Internacional Toncontin, el plazo de dos meses dentro del cual el Concesionario deberá someter para la aprobación del Ente Regulador el Plan de Mejoras

Urgentes, comenzará a computarse en la fecha en que el Estado provea el inmueble al que se refiere el último párrafo de la Cláusula 7.1.2. ii. a) o el 1 de enero del 2001, cualquiera de las dos fechas que ocurra primero. La primera de tales fechas que ocurra primero será asimismo aquella en la que comenzará a computarse el plazo de 6 meses para comenzar las obras de dicho Plan y los plazos para completarlas, tanto el establecido en el Plan Maestro como el de 30 meses anteriormente aludido. En cuanto al nivel de servicios del aeropuerto Toncontín, el Plan de Mejoras Urgentes se dirigirá a alcanzar el nivel de servicio C, sin perjuicio de lo indicado en el último párrafo de la Cláusula 7.1.2. ii. a), 7.1.2. Plan Maestro. El Concesionario deberá preparar un Plan Maestro para cada Aeropuerto con sujeción a la versión más reciente del Manual de Planificación de Aeropuertos, Parte 1, Planificación General y sus Anexos de la OACI y a la Circular AC150/5070-6A de las FAA, el cual deberá ser entregado a más tardar seis (6) meses después de la fecha de entrada en vigor al Ente Regulador para su aprobación. En el caso del Aeropuerto Internacional Toncontín, el plazo de seis meses dentro del cual el Concesionario debe someter para la aprobación del Ente Regulador el Plan Maestro comenzará a computarse en la fecha en que el Estado provea el inmueble al que se refiere el último párrafo de la Cláusula 7.1.2. ii. a) o el 1 de enero del 2001, cualquiera de las dos fechas que ocurra primero. Con anterioridad a la elaboración del Plan Maestro, el Ente Regulador deberá asegurarse de que dicha elaboración se llevará a cabo por personal competente al efecto. El Concesionario deberá acreditar ante el Ente Regulador con anterioridad a dicha elaboración la competencia profesional y técnica de todos aquellos que fueran a intervenir en la elaboración del Plan Maestro. Una vez elaborado el Plan Maestro por el Concesionario, este habrá de acreditar que dicha elaboración fue realizada por aquellas personas cuya identidad y capacidad fue presentada, en su momento, al Ente Regulador. Una vez que el Plan Maestro sea aprobado por el Ente Regulador, podrá ser enmendado, revisado y actualizado, siempre con la aprobación escrita del Ente Regulador. El Concesionario sólo podrá desarrollar obras y proyectos que hayan sido identificados en el Plan Maestro. Cualquier modificación, cambio o desviación a lo propuesto en el Plan Maestro, deberá ser técnicamente justificado por el Concesionario y aprobado por el Ente Regulador. El Concesionario deberá revisar cada Plan Maestro como mínimo cada año y actualizarlo, al menos cada cinco (5) años. Cada actualización deberá cumplir lo estipulado en este Contrato en relación con la preparación de planes maestros. El Plan Maestro deberá señalar los objetivos, las inversiones necesarias, sus fuentes de financiación y los cronogramas o programas de implementación y/o ejecución previstos. Este cronograma o programa de implementación debe indicar los periodos de diseño, construcción de las obras civiles, la adquisición e instalación de equipos y, cualquier otra obra o elemento necesario para hacer un adecuado seguimiento de la modernización, mejoramiento y expansión de los Aeropuertos. Las propuestas de revisión del Plan Maestro deberán ser entregadas al Ente Regulador, al menos, dos (2) meses antes de la fecha en que hayan de surtir efecto y las de actualización, al menos seis (6) meses antes de la fecha en que hayan de surtir efecto. Cada Plan Maestro y sus correspondientes actualizaciones deben cubrir un periodo de por lo menos, veinte años, con independencia de la duración de la Concesión. Si las revisiones anuales concluyen que en las condiciones de la demanda, capacidad o requerimientos han cambiado más de un veinticinco por ciento (25%) a lo indicado en el Plan Maestro para el año en que se hace la revisión, el Concesionario deberá hacer una nueva actualización al Plan Maestro. El Plan Maestro debe incluir todos los aspectos relacionados con el inventario de las condiciones existentes, la demanda actual y esperada, la capacidad, los requerimientos aeroportuarios, las condiciones presentes y futuras de la infraestructura aeroportuaria, incluyendo servicios públicos, vías de acceso y camino de servicio dentro de los Aeropuertos, áreas de estacionamiento para aeronaves y automóviles, edificaciones, equipo mecánico e hidráulico de los terminales, equipo aeronáutico, radioayudas, ayudas visuales, sistema de comunicación y de meteorología, etc.), sistemas de iluminación, sistema de apoyo en tierra a las aeronaves, conflictos o condiciones del espacio aéreo en los Aeropuertos, las Torres de Control, el sistema de campo aéreo (pistas, calles de rodaje y plataforma), sistemas de drenaje, condiciones meteorológicas (incluyendo

la rosa de los vientos), condiciones y capacidad de soporte de todos los pavimentos del campo aéreo, vías y estacionamientos y de manera particular los siguientes: (i) Requerimientos Básicos: a) Suministrar un pronóstico de la demanda para los próximos 20 años (con mayor énfasis respecto a los primeros cinco años del periodo del estudio) en relación con los parámetros relevantes en el Aeropuerto en cuestión; b) Suministrar un análisis de la capacidad existente para los próximos veinte (20) años en relación con los parámetros relevantes en el Aeropuerto en cuestión, c) Suministrar un programa o plan de modernización, ampliación, etc., en relación con los parámetros relevantes en el Aeropuerto en cuestión para satisfacer los niveles de servicio, condiciones eficientes de servicio y requerimientos en general para satisfacer la demanda esperada, d) Determinar, si, después de realizar un incremento en la capacidad de cualquier edificio o equipo debido a mejoras tecnológicas, organizativas u otras, se alcanzara el nivel de servicio y capacidad requerido, e) Determinar si se requiriera cualquier tipo de infraestructura vial para el aeropuerto de que se trate con el fin de adecuarse a una ampliación del parámetro pertinente, y en caso de que así fuere, el tipo de infraestructura vial que se requiere dentro y fuera del aeropuerto; f) Determinar si los aeropuertos están cumpliendo con las condiciones eficientes de servicio, en su defecto, incorporar las acciones requeridas para subsanar dicha deficiencia. En su conjunto o en cualquiera de sus partes, las condiciones de servicio en los aeropuertos no podrán estar por debajo de las condiciones medias de los aeropuertos de referencia. (ii) Nivel de servicio y capacidad. El plan de mejoras, modernización y/o ampliación de los aeropuertos incluido en el Plan Maestro, tanto en la primera versión como en las revisiones y en las actualizaciones periódicas, deberán estar basadas en la evaluación y en el análisis de la capacidad de los aeropuertos con sujeción a lo siguiente: a) Nivel de servicio de los Terminales de Pasajeros. Cada actualización del Plan Maestro deberá contemplar la expansión, ampliación o remodelación de los terminales de pasajeros con el fin de alcanzar el nivel de servicio B, a más tardar cinco (5) años después de aprobado por el Ente Regulador, el nuevo Plan Maestro actualizado, pero por ningún motivo se permitirá llegar a un nivel de servicio inferior a "C". Si el nivel de servicio de cualquiera de los aeropuertos desciende y las proyecciones de demanda estiman que en cualquiera de los aeropuertos el nivel de servicio pudiera llegar al nivel de servicio "C", se deberán llevar a cabo las actuaciones previstas en un periodo menor a los cinco (5) años para satisfacer las condiciones de capacidad indicadas en este Contrato. Con el objeto de alcanzar el nivel de servicio referido, el Concesionario deberá cumplir lo dispuesto en la Cláusula 7.1.1, del presente Contrato. En relación con el Aeropuerto Internacional Toncontín, éste deberá alcanzar el nivel de servicio "B", si el Estado provee antes del 1 de enero del año 2001 un inmueble de una extensión y ubicación tal que permita alcanzar el referida Nivel de Servicio "B", en cuyo caso dicho inmueble formará parte de las instalaciones aeroportuarias accesorias. Dicho Nivel de Servicio debe alcanzarse en el plazo máximo de 30 meses desde la fecha en que el Estado le haya provisto del inmueble. Si el Concesionario decidiese construir una nueva terminal en cualquiera de los aeropuertos, estará exento de efectuar las mejoras urgentes en dicho aeropuerto, indicadas en el Anexo 4, debiendo alcanzar el Nivel de Servicio B, en el plazo de 30 meses computado a partir de la fecha que proceda conforme a lo previsto en la Cláusula 7.1.1. b) Capacidad de las oficinas de la República de Honduras. El Concesionario analizará los requerimientos de espacio y condiciones de servicio para todas las oficinas o dependencias de la República de Honduras, que existen o pudieran existir en los aeropuertos. Para tal efecto, el Concesionario deberá aplicar e utilizar todas las normas vigentes relevantes. La asignación de espacio y las condiciones eficientes de servicio deberán satisfacer la demanda proyectada y los requerimientos propios de la República de Honduras. Si los requerimientos solicitados fuesen superiores a los propuestos por el Concesionario, el Ente Regulador actuará como mediador, pero dichos requerimientos no podrán ser superiores a los existentes en los aeropuertos de referencia, todo ello sin perjuicio de las obligaciones asumidas en la Cláusula 14.4 (vi) siguiente. c) Capacidad de la Terminal de Carga. La capacidad de los edificios de carga en los aeropuertos no deberá ser inferior a 10 toneladas de carga anual por metro cuadrado. Si durante la revisión

La actualización del Plan Maestro el tonelaje de la carga gestionada en cualquier aeropuerto durante cualquier período de doce (12) meses excediera del setenta por ciento (70%) de la capacidad existente, se deberá proceder con la actualización del programa de expansión para satisfacer este incremento en la demanda y proceder con la implementación de las obras identificadas en el Plan Maestro con el fin de subsanar esta deficiencia, a más tardar doce (12) meses después de la aprobación por parte del Ente Regulador de la actualización del Plan Maestro. d) Capacidad del campo aéreo. El Concesionario deberá evaluar y analizar la capacidad de cada uno de los componentes del campo aéreo, tales como la pista, las calles de rodaje, las plataformas de estacionamiento de aeronaves comerciales de aviación civil, chárter y cualesquiera otras que se operen en los aeropuertos, las ayudas visuales, la condición y capacidad de los pavimentos, sistemas de drenaje, etcétera. El Plan Maestro incluirá la condición presente de cada uno de estos elementos, la requerida para la actualización, modernización, ampliación, reconstrucción, etcétera, con sujeción a su condición actual de deterioro y capacidad y a la demanda proyectada. La condición y capacidad de las dimensiones físicas de la pista y demás elementos del campo aéreo, tal como su longitud, anchos, separaciones y del pavimento se deberá evaluar y analizar según lo establecido por las normas. e) Torre de Control y Navegación Aérea. El Plan Maestro incluirá un estudio de espacio aéreo de los aeropuertos y de su relación con el espacio aéreo del territorio de Honduras y de la región centroamericana. La preparación de este estudio se hará siguiendo las normas vigentes y en estrecha colaboración con la autoridad aeronáutica. De este estudio se obtendrán las recomendaciones necesarias de adquisición, instalación, mantenimiento, reparación, modernización, reemplazo, etcétera, en relación con los equipos utilizados para el control de tráfico y, en general, para la navegación aérea (en ruta, aproximación, aterrizaje, carreteo o movimiento, estacionamiento, despegue, etcétera), así como de sus instalaciones y edificios, que incluirá la totalidad de la torre de control y demás instalaciones de los equipos. f) Salvamento y Extinción de Incendios. El Concesionario deberá cumplir con todas las Normas vigentes para la adecuada prestación de este servicio. El Plan Maestro deberá evaluar y analizar las condiciones existentes tanto de los equipos y sus instalaciones para los servicios de salvamento y extinción de incendios y establecer los requerimientos que se deberán implementar para garantizar que los Aeropuertos cumplan, de manera continua sin interrupciones, con el nivel de protección asignado para cada uno de los aeropuertos en la publicación de información aeronáutica (AIP) vigente. El Plan Maestro deberá considerar los equipos de salvamento, los equipos de extinción de incendios, los equipos de comunicación tierra-tierra y tierra-aire, las edificaciones (bodegas, oficinas, áreas de adiestramiento, áreas de descanso, dormitorios, áreas de estacionamiento y mantenimiento de los vehículos, etcétera), tanques de almacenamiento de agua, áreas de prácticas y simulaciones, personal, etcétera. g) Sistema Vial. El Concesionario evaluará el sistema vial interior y de acceso de los aeropuertos e incluirá las recomendaciones y sugerencias en el Plan Maestro correspondiente. De ser necesario cualquier adición, mejora u otro trabajo relacionado con la infraestructura vial de acceso a cualquiera de los aeropuertos, localizada fuera de los predios de los aeropuertos, no será considerada como una ampliación requerida del Concesionario, y será acometida dentro de los planes de expansión vial de la República de Honduras, sin ningún costo adicional para el Concesionario. Se exceptúan de lo anterior, aquellas infraestructuras viales situadas dentro de los aeropuertos, las cuales sí serán responsabilidad del Concesionario. Dichas obras se deberán ejecutar con sujeción al Programa de Implementación de Obras incluido en el Plan Maestro. h) Instalaciones Aeroportuarias Restantes. El Concesionario deberá mantener la capacidad de todas las instalaciones aeroportuarias restantes de manera comparable con las instalaciones aeroportuarias, referidas en los literales precedentes y de acuerdo con los requerimientos establecidos en el Plan Maestro para satisfacer la demanda esperada, el programa de implementación de las mejoras, expansiones, modernizaciones, etcétera, de estas instalaciones debe estar a tono con las obras o trabajos asociados de las instalaciones principales. El Concesionario deberá asegurarse que cualquier ampliación requerida y todos los trabajos, materiales, equipos, sistemas y

procedimientos relacionados con la misma se hacen de acuerdo con las normas y requisitos técnicos.

7.2. Ampliación y construcción de los aeropuertos. El Concesionario llevará a cabo cuantas actuaciones sean necesarias para lograr que los aeropuertos cumplan con los requerimientos establecidos por las normas de acuerdo con el Plan Maestro de cada uno de los aeropuertos. 7.2.1. El Concesionario realizará la ampliación de los aeropuertos de acuerdo a lo propuesto y aprobado en el Plan Maestro y con sujeción a lo dispuesto en el Artículo 2.4.2. 7.2.2. Todas las obras, los equipos y demás trabajos incluidos en el Plan Maestro serán los acordados por las partes para satisfacer los requerimientos aeroportuarios. 7.2.3. El Concesionario preparará o se asegurará que se preparen y remitirá los planos y diseños detallados, incluyendo especificaciones relacionados con los trabajos a ser ejecutados con sujeción al Plan Maestro, para su respectiva aprobación por el Ente regulador. En todo caso, no podrá iniciarse el trabajo correspondiente hasta que el Ente Regulador haya aprobado dichos diseños, salvo en aquellos supuestos en los que fuera urgente el trabajo que se pretende acometer. Si los diseños no hubieran sido aprobados o comentados por escrito en el plazo de treinta (30) días desde la recepción de los mismos, el Concesionario podrá iniciar los trabajos, por razones de oportunidad de los documentos a ser aprobados, el Ente Regulador podrá acordar una extensión de treinta (30) días adicionales para la aprobación o comentario de los mismos. El Concesionario deberá incorporar los comentarios del Ente Regulador y remitir de nuevo dichos documentos para la correspondiente aprobación. Con posterioridad a su aprobación, los documentos no podrán ser modificados, salvo acuerdo expreso entre el Concesionario y el Ente Regulador. Inmediatamente después de la aprobación de dichos diseños, y de cualquier enmienda o modificación a los mismos, enviará copias de dichos diseños al Ente Regulador, en todos los casos con anterioridad al inicio de los trabajos para los cuales han sido preparados. 7.2.4. De no acordarse otra cosa en el Plan Maestro, las obras y adquisiciones deberán ser implementadas, así como los trabajos necesarios para lograr la actualización, el aumento de la capacidad, el mejoramiento de las condiciones eficientes de servicio, habrán de ser concluidos a costa del Concesionario, dentro de un período máximo de dieciocho (18) meses a partir de la fecha en que fue aprobado el diseño respectivo.

7.3. Contratos. El Concesionario se asegurará que todos los contratos y convenios suscritos por él mismo, por sus afiliadas o por un tercero que ostente Derechos de Aeropuerto en relación a la ampliación y mantenimiento de los aeropuertos o relativo a cualquier trabajo a ser ejecutado en los mismos, incluyan las oportunas previsiones por las cuales el contratista pertinente garantiza que cada parte de los trabajos llevados a cabo bajo dicho contrato o convenios, serán adecuados al propósito del mismo y estarán libres de todo defecto en su diseño, manufactura o materiales, por un período que pudiera ser requerido razonablemente para la protección del Concesionario. Tales previsiones habrán de ser incluidas en los contratos y convenios suscritos por el Concesionario, por sus afiliadas o por un tercero que ostente Derechos de Aeropuerto siempre y cuando dichas previsiones puedan obtenerse razonablemente en el mercado de que se trate. Para ello el Concesionario deberá cumplir con las normas aplicables, las normas tendrán preferencia a cualquier otro Código o especificación para la edificación de instalaciones construidas y diseñadas con el mismo propósito en los aeropuertos.

7.4. Cumplimiento de Normas. 7.4.1. Si el Concesionario no puede dar cumplimiento a alguna norma, podrá enviar una propuesta (una "propuesta de Normas"), al Ente Regulador buscando su aprobación. La propuesta deberá ser: (i) Clara, específica y detallada; (ii) Precisar la norma específica de la cual se busca la sustitución y todas las consecuencias e implicaciones apropiadas y relevantes de la propuesta y de la razón de la sustitución. 7.4.2. El Ente Regulador tendrá hasta treinta (30) días calendario después de haberla recibido para aprobar u objetar la Propuesta de Normas y se considerará que la ha aprobado en caso de que no notifique

al Concesionario sobre su objeción dentro de un plazo adicional de treinta (30) días calendario. 7.4.3. En la medida que el Ente Regulador apruebe la propuesta de normas, cualquier referencia en este Contrato a la norma pertinente deberá, para los propósitos indicados específicamente en la Propuesta de Normas, ser considerada como la norma modificada.

8 Dirección, Administración y Contabilidad. 8.1. Normas de Contratación, Operación y Administración: 8.1.1. El Concesionario contratará el personal que estime conveniente en un número adecuado y con la suficiente capacidad, experiencia y competencia para administrar, operar, mantener, explotar económicamente y expandir los aeropuertos con sujeción al presente Contrato. El Concesionario proveerá un ambiente seguro de trabajo y establecerá sus propias normas de contratación, operación y administración, las cuales habrán de ser conformes en todo momento con las Normas y Leyes aplicables y específicamente con el Código de Trabajo hondureño. 8.1.2. El Concesionario contratará durante todo el periodo del contrato los servicios de: (i) Un Gerente General, que como ejecutivo de mayor jerarquía del Concesionario, será responsable de las actividades gerenciales y administrativas diarias, así como de la operación del Concesionario, y residirá en la República de Honduras; (ii) Un Gerente Financiero, que se encargará de las actividades económicas y las políticas financieras de la empresa. Habrá de ser una persona competente, residente en la República de Honduras y adecuadamente calificada para cumplir con sus obligaciones; (iii) Otros ejecutivos con la suficiente capacidad y experiencia para administrar los aeropuertos en forma segura y eficiente.

8.2. El Concesionario elaborará su contabilidad de acuerdo a la ley aplicable y conforme a los principios contables generalmente aceptados en la República de Honduras. Dicha contabilidad será sometida a auditoría por una firma internacional de auditores reconocidos y de primera línea (en todo caso los Auditores habrán de ser firmas de reconocido prestigio internacional, en el momento en que se proceda a la elaboración de la correspondiente auditoría). Las cuentas del Concesionario deberán proporcionar una información consistente con los principios anteriormente mencionados y se adecuarán a las necesidades del Concesionario, a los requerimientos razonables del Ente Regulador y a las necesidades de los usuarios de los aeropuertos. En particular, las instalaciones y servicios respecto de los cuales se perciben las tarifas y cobros de aeropuerto, deberán ser identificadas de forma precisa. Asimismo, se deberá suministrar información detallada y en forma totalmente desglosada sobre todos los costos e ingresos referidos a todos los servicios y facilidades proporcionados por el Concesionario. Además, al elaborar su contabilidad, el Concesionario deberá adoptar cualesquiera medidas que fueran necesarias para proporcionar información relativa a: (i) Cualquier subsidio otorgado al Concesionario, y/o por el Concesionario a cualquier persona, así como la identidad de dicha persona (entendiéndose por subsidio cualesquiera concesiones, préstamos en condiciones no comerciales, suscripción de convenios comerciales bajo condiciones que no sean las del mercado, o mediante la suscripción de convenios comerciales bajo términos distintos de aquellos que pudieran haberse obtenido de terceros sobre una base comercial; y, (ii) Cualquier subsidio otorgado por el Concesionario a cualquier actividad o negocio con fondos procedentes de cualquier otra actividad o negocio llevado a cabo por el propio Concesionario. En los supuestos en que, de conformidad con el párrafo segundo del Artículo 13 de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas, y de la infraestructura nacional, el Concesionario recibiera fondos del Estado o de la Municipalidad correspondiente, el Concesionario habrá de llevar un registro independiente al efecto.

9 Equipo Aeronáutico del Aeropuerto. 9.1. El Concesionario será responsable de la adquisición, instalación, calibración y mantenimiento de todos aquellos equipos relacionados con la navegación aérea en los aeropuertos. A tales efectos, el Concesionario será responsable de: (i) Todos los equipos de ayudas a la navegación aérea de aproximación y radioayudas de aproximación; (ii) Todos los equipos de ayudas visuales a la navegación; (iii) Todos los equipos de comunicación del aeropuerto;

(iv) Todos los equipos de meteorología del aeropuerto; (v) Todos los equipos de la Torre de Control. Todos estos sistemas serán operados por el organismo que la Autoridad Aeronáutica designe.

9.2. El Concedente se compromete a adquirir, instalar, calibrar, mantener y operar todos los equipos de ayudas a la navegación aérea en ruta o radioayuda en ruta que la autoridad aeronáutica estime necesarios para la navegación aérea que no fueran responsabilidad del Concesionario.

9.3. Será responsabilidad del Concedente la operación del equipo de meteorología del aeropuerto.

9.4. El Concesionario podrá, si así lo estimara conveniente, solicitar autorización para adquirir, instalar, calibrar y mantener sin costo alguno para el Concedente equipos aeronáuticos adicionales para facilitar la navegación aérea. Estos equipos, de ser aceptados por el Concedente, serán operados por el organismo que la autoridad aeronáutica designe.

9.5. Tan pronto como sea posible después de la fecha de entrada en vigor, el Concesionario consultará con la autoridad aeronáutica acerca de la instalación y la puesta en marcha del equipo aeronáutico del aeropuerto que sea necesario para la operación de los aeropuertos, así como del proceso de transición para la calibración y mantenimiento, por parte del Concesionario, de los equipos existentes en los aeropuertos. Una vez que se haya producido esa consulta, el Concesionario entregará a la autoridad aeronáutica un cronograma (periodo de operación), referente a la operación de los aeropuertos, con el objeto de que la autoridad aeronáutica pueda preparar los planes relativos a las contrataciones que fuera necesario hacer para la operación de los aeropuertos así como para la instalación de cualquier material necesario en relación con el equipo aeronáutico del aeropuerto y el control de tráfico aéreo en los aeropuertos. Dicho cronograma tendrá carácter indicativo y no será, por tanto, vinculante para el Concesionario.

9.6. Durante toda la vigencia del Contrato, la autoridad aeronáutica (cuando esta hubiere designado), se encargará, mediante cobro que en todo caso representa el costo, de la operación de los equipos asociados a la navegación aérea en los aeropuertos y deberá proporcionar todos los servicios de navegación aérea o de control de tráfico aéreo (incluyendo: control de aproximación, control en tierra, empuje, movimiento y servicios de estacionamiento de aeronaves) así como los servicios de telecomunicaciones aeronáuticas para los operadores de aeronaves que utilizan los aeropuertos, todo ello de acuerdo con los requerimientos de OACI.

9.7. Si la autoridad aeronáutica requiriese colocar en los aeropuertos cualquier radar, equipo, edificaciones, trabajos o instalaciones que fuesen adecuados para proporcionar los servicios de navegación aérea que tiene encomendados, el Concesionario cooperará en la medida que fuere razonable para permitir dicha colocación y vigilar por su integridad hasta la interrupción en las operaciones comerciales de los aeropuertos. En estos casos, la colocación de tales radares, equipos, edificaciones, trabajos o instalaciones que fuesen precisas para la prestación de los servicios de navegación aérea en ruta, será a cargo de la propia autoridad aeronáutica.

9.8. Normas. El Ente Regulador garantiza que durante el periodo del Contrato todo el equipo aeronáutico del aeropuerto que no sea operado por el Concesionario cumple con las normas.

9.9. Localización y Acceso. El Concesionario proporcionará sin ningún costo al operador del equipo de aeronáutica del Aeropuerto, una localización razonable, los accesos, las instalaciones y otros derechos, incluida la provisión del espacio de los aeropuertos que este requiriese razonablemente, con el solo fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de la presente Cláusula en relación con el equipo aeronáutico del aeropuerto.

9.10 Cobros. Sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 3 anterior.

9.10.1 Si el operador del equipo aeronáutico del aeropuerto así lo solicita, el Concesionario en su condición de agente del mismo, empleará sus mejores esfuerzos para facturar y recaudar todas las cantidades adecuadas al operador del equipo aeronáutico del aeropuerto en relación con los servicios de navegación aérea prestados a los operadores de aeronaves. A tales efectos, el Concesionario estará facultado para recuperar mensualmente todos los costes administrativos y demás costes derivados de la prestación de tales servicios, además de percibir los honorarios correspondientes a una administración razonable.

9.10.2 El Concesionario cumplirá cualquier instrucción del operador del equipo aeronáutico del aeropuerto relativa a las cantidades que han de ser recuperadas de los operadores de aeronaves y/o en relación con cualquier aeronave, pero no será responsable por el incumplimiento de un tercero con respecto al pago de los importes facturados sino que solamente estará obligado a abonar al operador del equipo aeronáutico del aeropuerto las cantidades que le hayan sido entregadas por los operadores de aeronaves pertinentes. No obstante, lo anterior, el Concesionario realizará sus mejores esfuerzos para recuperar oportunamente de los operadores de aeronaves dichas cantidades, si bien no estará obligado a emprender acción o procedimiento legal alguno para recuperar tales sumas ni a iniciar acción alguna relacionada con la recuperación de dichas sumas que no sea coherente con las acciones que, en condiciones de normalidad, iniciará el Concesionario para recaudar las cantidades que se le adeuden.

10 Servicios Públicos. El Concesionario será responsable de contratar, realizar y, en su caso, utilizar sus mejores esfuerzos a fin de mantener la prestación de los servicios de electricidad, teléfono, alcantarillado, drenaje, agua potable y cualesquiera otros servicios necesarios en cualquier sector de los aeropuertos para la gestión y funcionamiento de los mismos, incluido el de recogida de basuras. Sin embargo, quedará excusado de esa obligación en la medida que ocurra una causa de fuerza mayor.

11 Convenios Contractuales y Donaciones. El Anexo 7 contiene una relación de los Convenios Contractuales y Donaciones que vinculan al Concedente con terceros. En relación con los contratos se estará a lo señalado en la Cláusula 2.4.1, de este Contrato. En relación con las Donaciones, se estará a lo señalado en la Cláusula 3.4, anterior.

IV PLAZO

12 Periodo del Contrato, Prórrogas y Extensión. 12.1. El Contrato tiene una vigencia de veinte (20) años a partir de la fecha de entrada en vigor, sin perjuicio de su terminación con anterioridad al transcurso de este periodo, de acuerdo con lo estipulado en este Contrato.

12.2. El Concedente, a solicitud del Concesionario, podrá prorrogar la Concesión por un único período adicional de diez (10) años, reservándose el derecho de mantener, modificar o suprimir la exclusividad de la Concesión y siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:

12.2.1 Que la solicitud de prórroga se haya realizado con una antelación de, al menos, treinta y seis (36) meses a la fecha en que expira el presente Contrato, de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 12.1, anterior pero, en todo caso, cursando dicha solicitud con posterioridad al año quince (15) de vigencia del Contrato.

12.2.2. Que se emita una recomendación favorable a dicha prórroga por el Ente Regulador y por la Autoridad Aeronáutica.

13 Fecha de Entrada en vigor. 13.1 El período de vigencia del Contrato iniciará su cómputo en la fecha de entrada en vigor.

13.2 La fecha de entrada en vigor es el día en el que estén cumplidas las condiciones que seguidamente se señalan: (i) Constituir la fianza de cumplimiento de conformidad con la Cláusula 17 del presente Contrato; (ii) Concluir el proceso de calificación judicial y registro en el Registro de Comerciantes Sociales, del Registro de Propiedad Mercantil

correspondiente del Concesionario, en cumplimiento estricto del compromiso asumido al efecto conforme al Pliego de Condiciones. (iii) Mantener la composición accionarial indicada en el aludido compromiso en la fecha de entrada en vigor, lo que se acreditará mediante certificación expedida por el Secretario del órgano de administración de la Sociedad Anónima Hondureña. A tal efecto, SOPTRAVI, podrá requerir el examen del Libro Registro de Acciones Nominativas de dicha sociedad. (iv) Abonar la comisión de éxito al asesor financiero de la licitación. (v) Contratar los seguros a los que se refiere el Anexo 5 y la Cláusula 20 de este Contrato. (vi) Suscribir con el Operador el Contrato de Operación, Administración y Asistencia. Tal Contrato deberá contener como mínimo los elementos necesarios que figuran en el Anexo 9. (vii) Libramiento por el Concedente de la resolución declarando el cumplimiento de las condiciones señaladas en los números (i) a (vi) anteriores.

V OBLIGACIONES DE LAS PARTES E INCUMPLIMIENTO

14 Obligaciones del Concesionario. El Concesionario será responsable de la Concesión en las condiciones estipuladas en el presente Contrato y de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Ente regulador para el desarrollo y ejecución de la Concesión. Las obligaciones y responsabilidades del Concesionario incluyen, sin perjuicio de cualesquiera otras referidas en el presente Contrato las siguientes:

14.1 Obligaciones de Administración. (i) Administrar y explotar los aeropuertos de manera que se garanticen las condiciones eficientes de servicio y las condiciones de seguridad respecto a los usuarios, la carga y las instalaciones aeroportuarias. (ii) Mantener niveles de servicio de conformidad con lo dispuesto en la Cláusula 7.1. (iii) Mantener unas condiciones de servicio en los aeropuertos acordes con los parámetros y normas definidos por la autoridad aeronáutica, la OACI, así como por la FAA de conformidad con lo estipulado en este Contrato. (iv) Prestar para todos los usuarios las actividades y servicios objeto de concesión en condiciones de no discriminación, sin perjuicio de las prácticas comerciales comúnmente admitidas en el tráfico aeroportuario. (v) Garantizar la prestación de las actividades complementarias en forma competitiva, bien sea a través de concurso libre y transparente, mediante el cual se garantice o se incentive la prestación de servicios a coste mínimo y calidad óptima, o bien permitiendo la prestación del servicio a dos o más agentes, utilizando el mismo proceso de selección, todo ello sin perjuicio de las excepciones que a este efecto prevé el presente Contrato cuando no pueda promoverse razonablemente la concurrencia entre prestadores de las actividades complementarias. (vi) Otorgar, en su caso, en arrendamiento, concesión o mediante cualquier otra modalidad admisible según la legislación hondureña, los locales comerciales, estacionamientos, terrenos para construcción de hangares, mantenimiento de aeronaves, bodegas de carga y otros espacios para la explotación económica, en condiciones que garanticen la libre competencia. En tal supuesto, en los contratos convenios y acuerdos que el Concesionario suscriba con terceros, se hará expresa referencia a la terminación anticipada de los mismos cuando, por las causas previstas en el presente Contrato, este fuera resuelto, así como lo previsto en la Cláusula 7.3, anterior. (vii) Aplicar y recaudar las tarifas y cobros de aeropuerto, según lo establecido en el presente Contrato. (viii) Supervisar las actividades de los arrendatarios, concesiones y demás contratistas para garantizar que ofrecen los servicios determinados en el contrato respectivo. (ix) Adquirir los siguientes equipos para su operación por quien determine la autoridad aeronáutica: a) Equipos de las ayudas de navegación aérea de aproximación y radioayudas de aproximación. b) Equipos de las ayudas visuales a la navegación. c) Equipos de comunicación de la torre de control. d) Equipos de meteorología del aeropuerto. (x) Construir, cuando sea requerida, la torre de control. (xi) Mantener vigente el Contrato de Operación, Administración y Asistencia.

14.2 Obligaciones económicas. (i) Pagar el Canon de Concesión en los términos y condiciones convenidos en este Contrato. (ii) Pagar los impuestos, tasas y cualesquiera tributos nacionales, municipales o de otro tipo que fueran exigibles. (iii) Pagar hasta Diez Millones de Dólares (US\$ 10,000,000.00), correspondiente a la expropiación de los predios

para la ampliación de la pista principal del Aeropuerto Toncontín, monto que será otorgado al Concedente una vez el procedimiento para expropiar, esté listo para consignar, donde corresponda el valor del justiprecio. Este pago será requerido no antes del último día del segundo año a la fecha de entrada en vigor y el Concesionario dispondrá de un plazo de tres meses para realizarlo a partir de la fecha en la que se le requiera para ello. Sin en el transcurso de cinco (5) años contados a partir de la fecha de entrada en vigor, no se ha producido la expropiación, el Concesionario se liberará de efectuar el pago referido. SOPTRAVI, iniciará el proceso de expropiación indicado antes del 31 de diciembre del año 2000, y construirá con cargo a su Presupuesto, una vez concluida la expropiación, el desvío del tramo carretero que actualmente pasa por el lado Sur del Aeropuerto Toncontín. Simultáneamente, el Concesionario iniciará la construcción de la extensión de trescientos metros a la pista principal del referido aeropuerto.

14.3. Obligaciones de mantenimiento y ampliación: (i) Elaborar y ejecutar el Plan de Mejoras Urgentes y Plan Maestro de acuerdo con lo estipulado en este Contrato. Elaborar y poner en práctica las recomendaciones del Estudio de Medio Ambiente, según lo estipulado en este Contrato. (ii) Ejecutar el Plan de Operación y Seguridad Aeroportuaria aprobado por la autoridad aeronáutica. (iv) Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen durante el período de la Concesión no interfieran en la continuidad de la operación de los aeropuertos. (v) Utilizar sus mejores esfuerzos a fin de mantener en operación los equipos e infraestructura necesarios para garantizar el correcto y oportuno suministro de energía eléctrica necesario para la operación de los diferentes equipos de control y seguridad de la operación aérea. (vi) Asimismo, el Concesionario deberá utilizar sus mejores esfuerzos ante quien corresponda a fin de que se mantenga en correcto estado de funcionamiento los equipos e infraestructura necesarios para garantizar la adecuada prestación de los servicios públicos a los usuarios, arrendatarios y a los concesionarios de locales y áreas de los aeropuertos, tales como teléfono, acueducto, alcantarillado, electricidad y recolección de basuras. (vii) Específicamente, y sin perjuicio de lo señalado anteriormente, el Concesionario debe mantener los siguientes equipos para su operación por quien determine la autoridad aeronáutica: a) Equipos de las ayudas a la navegación de aproximación y radiayudas de aproximación. b) Equipos de las ayudas visuales a la navegación. c) Equipos de comunicación de la torre de control. d) Equipos de meteorología. e) Torre de control.

14.4. Otras Obligaciones: (i) Mantener la fianza de cumplimiento del Contrato en plena vigencia y validez en los términos y condiciones previstos en el presente Contrato, incluyendo sin limitación alguna, su renovación en plazo y su reconstrucción. (ii) Publicar y poner a disposición del público todas las tarifas de acuerdo con las normas que para tal efecto dicte el Ente Regulador. (iii) Facilitar a las autoridades administrativas, de policía y demás organismos estatales de control, la realización de las actividades necesarias para el cumplimiento de sus respectivas obligaciones en los aeropuertos, así como prestarles la colaboración que le sea requerida. (iv) Poner en conocimiento de las autoridades competentes los eventos que constituyan infracciones o actos ilícitos, y cualesquiera otros que pongan en peligro o atenten contra la seguridad aeroportuaria. Asimismo, el Concesionario deberá prestar la colaboración requerida para el adelantamiento de las investigaciones que incumban a aquellas autoridades. (v) Cooperar con la autoridad aeronáutica en relación con el equipo e instalaciones requeridas para realizar sus funciones, incluyendo, en particular, las funciones de control de tráfico aéreo, inmigración, policía, defensa militar, sanidad animal y vegetal y aduanas. (vi) Proveer, sin costo para la República de Honduras, los espacios necesarios para el desarrollo de las actividades institucionales de la República, conforme al Plan Maestro, teniendo como criterio de asignación de espacio el actual espacio ocupado por tales instituciones en los aeropuertos. En caso de que alguna de las instituciones de la República de Honduras, requiera de mayores espacios a los previstos en el Plan Maestro, el Concesionario podrá exigir la contraprestación correspondiente (con excepción de las actividades de control de tráfico aéreo). Lo anterior se entiende sin perjuicio de la

obligación de que las instituciones ubicadas en dichos espacios abonen las contraprestaciones correspondientes a los suministros de servicios públicos de agua, luz, teléfono, recolección de basuras, y otros directamente imputables al uso de las instalaciones. Cuando estos servicios sean provistos por el Concesionario o por quienes ostenten derechos de aeropuerto, o sean pagados por cuenta de dichas instituciones, tanto el Concesionario como quienes ostenten derechos de aeropuerto, en su caso, podrán cobrarles a su vez las sumas pagadas más los gastos de administración en que incurrieren si fuese el caso. (vii) Establecer procedimientos de emergencia en los cuales se contemple el control momentáneo de las operaciones aeroportuarias por parte de la autoridad aeronáutica. (viii) Mantener la estructura accionarial del Concesionario sin perjuicio de eventuales cambios de titularidad en su accionariado de acuerdo con lo señalado en la definición de este concepto. (ix) Cumplir con las instrucciones que en el ejercicio de su competencia le exija el Ente Regulador. (x) Cumplir específicamente con las obligaciones señaladas en la Cláusula 3.3. (xi) Cumplir, en caso de producirse la sustitución del operador, los requisitos establecidos en el Anexo 8. (xii) Aceptar el inventario de las instalaciones aeroportuarias que le sea entregado por el Concedente en un plazo de quince (15) días desde la entrega del mismo por éste de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 15.1. (xiii) Dentro de dicho plazo el Concesionario podrá formular las observaciones que considere oportunas a dicho inventario.

14.5. Sanciones. 14.5.1. El incumplimiento de cualesquiera obligaciones derivadas de la Concesión dentro del plazo, facultará al Ente Regulador o la Autoridad Aeronáutica a imponer una multa al Concesionario, a razón de una tasa diaria por cada día o en proporción a la parte de un día en que se mantenga dicho incumplimiento. Dicha tasa no será inferior a dos mil quinientos dólares (U.S.\$ 2,500.00) y no superior a veinte mil dólares (U.S.\$ 20,000.00) y será fijada teniendo en cuenta la magnitud del incumplimiento de que se trate, a criterio exclusivo del Ente Regulador o de la Autoridad Aeronáutica. La multa mencionada será incrementada anualmente en función del correspondiente Factor de Inflación que estuviera disponible. A tal efecto, el Ente Regulador o, en su caso, la autoridad aeronáutica, enviarán una notificación con una antelación mínima de cinco (5) días calendario respecto a la fecha en que la multa vaya a imponerse. Dentro de los referidos cinco (5) días que median desde la notificación hasta la fecha de imposición de la multa, el Concesionario podrá acreditar, en su caso, el cumplimiento de la obligación que motiva la multa. Si dicha acreditación se produjera a satisfacción del Ente Regulador, la multa no será impuesta, de lo que se notificará al Concesionario. 14.5.2. Si el Concesionario incumple con cualquier previsión del presente Contrato de forma que pueda solicitarse su resolución por el Concedente de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 16.1 y el Ente Regulador impone una multa por concepto de dicho incumplimiento, éste no podrá reclamar la resolución por incumplimiento, a no ser que éste continúe por más de treinta (30) días calendario con posterioridad a la imposición de dicha multa. Las previsiones de la presente Cláusula se aplicarán sin perjuicio de las previsiones de la Cláusula 16.1 (incumplimiento del Concesionario), o de las facultades del Concedente bajo las mismas, respecto a dicho incumplimiento si el Ente Regulador no impone una multa con sujeción a la presente Cláusula o con respecto a cualquier otro incumplimiento, ya sea de la misma o de otra naturaleza que dicho incumplimiento. 14.5.3. Las previsiones de la presente Cláusula se aplicarán sin perjuicio del derecho del Ente Regulador de imponer sanciones de otra naturaleza de acuerdo con las normas aplicables.

15. Obligaciones del Concedente. 15.1. El Concedente se obliga a ejercer las funciones de reglamentación, control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios, sin perjuicio de lo dispuesto en relación con las competencias del Ente Regulador. (ii) Sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 2.2.5. y concordantes, ceder o, en su caso, garantizar que se cedan al Concesionario todos los derechos y obligaciones contractuales derivados de los contratos de arrendamiento, concesión o similares vigentes sobre las áreas comerciales y los terrenos de los aeropuertos hasta la terminación de los mismos. En caso de que el

Concesionario acordase la terminación de dichos contratos, las indemnizaciones correspondientes serán a cargo del Concesionario. A estos efectos, el Concesionario declara conocer expresamente los Anexos 6 y 7 en donde se relacionan determinados aspectos de propiedades y/o derechos del Concedente. (iii) Asegurarse de que adopten las medidas necesarias para extinguir las cargas laborales, prestacionales y similares frente a los funcionarios y empleados que actualmente trabajan en los aeropuertos, sin perjuicio de las responsabilidades de terceros en relación con aquellas. (iv) Mantener una disposición de colaboración permanente con el Concesionario en orden a lograr el desarrollo normal del Contrato. (v) Ejercer por medio del Ente Regulador o a través de terceros, la supervisión de las obras incluidas en el Plan Maestro, en el Plan de Mejoras Urgentes y otros planes que haya de elaborar y ejecutar el Concesionario de conformidad con lo previsto en este Contrato. (vi) Realizar ante las autoridades competentes las gestiones necesarias para mejorar la seguridad de los aeropuertos. (vii) Llevar a cabo, dentro de la capacidad financiera del Estado o de la Municipalidad respectiva, la ampliación y mejora de la capacidad y nivel de servicio del sistema vial localizado fuera de los predios de los aeropuertos. (viii) Efectuar el mantenimiento de las zonas restringidas. (ix) Prestar por el mismo o a través de terceros las actividades de migración, aduanas, sanidad animal y vegetal, y policía. (x) Efectuar los trámites para expropiación de terrenos requeridos para la ampliación del lado Sur de la pista principal del aeropuerto internacional Toncontin y asumir la responsabilidad de indemnizar, totalmente, en su caso, a los afectados por la expropiación. El Estado pagará el justiprecio en la parte que en su caso exceda de los diez millones de dólares (U.S.S. 10,000,000.00), sin perjuicio de lo establecido en la Cláusula 14.2. (iii) (xi) Derogar los Acuerdos Nos. 000828 y 001350 del 4 de julio de 1996 y 13 de julio de 1992, respectivamente. (xii) Las demas que se prevean en la legislación aplicable, en los documentos del Contrato o se deriven de su naturaleza. (xiii) Entregar al Concesionario el inventario de las instalaciones aeroportuarias a más tardar en la posterior de las dos fechas siguientes: a) La fecha en la que haya transcurrido cinco (5) días desde la fecha de entrega en vigor. b) La fecha en la que haya transcurrido cuarenta y cinco (45) días desde la adjudicación del presente Contrato de Concesión.

15.2 Asimismo, el Concedente, a través de la autoridad aeronáutica y, en su caso, el Ente Regulador, se obliga a lo siguiente: (i) Ejercer funciones de control, supervisión y sanción sobre quienes presten los servicios aeroportuarios, respecto a las normas técnicas relativas a dichos servicios. (ii) Garantizar el correcto funcionamiento del equipo aeronáutico del aeropuerto para la prestación de un adecuado servicio y ejercer una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico. (iii) No autorizar, de acuerdo con la legislación aplicable al efecto, los planes de vuelo a aeronaves pertenecientes a aerolíneas que incurran en mora con el Concesionario en el pago de las tarifas/cobros de aeropuerto, en los términos previstos en la Cláusula 4 de este Contrato. (iv) Ejercer cualesquiera otras que, en relación con los aspectos técnicos de los servicios aeroportuarios y de las ayudas a la navegación aérea le sean conferidas por la Ley de Aeronáutica Civil. (v) Garantizar que las obras de inversión o mantenimiento que se desarrollen bajo su responsabilidad durante el período de la Concesión no interfieran en la continuidad de la operación de los aeropuertos. (vi) Llevar a cabo cualesquiera otras actividades previstas en este Contrato.

16. Resolución, Terminación y Rescate de la Concesión. El presente Contrato podrá resolverse por cualquiera de los motivos previstos en el mismo y podrá ser objeto de terminación de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 16.6.

16.1 Resolución por Incumplimiento del Concesionario. El Concedente, sin perjuicio de otros derechos que le asistan en virtud del presente Contrato, podrá resolver el mismo en los siguientes supuestos: (i) Cuando el Concesionario incumpliese sus obligaciones contractuales comprendidas en los numerales 14.1 (i), (ii), (iii), (vii), (ix) y (xi), 14.2 (i) y (ii), 14.3 (i) (ii), (iii) y (vii), y 14.4 (i), (viii) y (xi), habiendo sido

requerido por el Concedente para proceder a su cumplimiento dentro de los plazos que para cada una de ellas se indican a continuación, dicho cumplimiento no se verifica: (a) En relación con el numeral 14.1 (i), (ii), (iii) y (ix) en 180 días y para la 14.1 (xii) y (xi) 15 días. (b) En relación con el numeral 14.2 (i) en 90 días y para la 14.2 (iii) en 180 días. (c) En relación con el numeral 14.3 (i), (ii), (iii) y (vii) en 90 días. (d) En relación con el numeral 14.4 (i), (viii) y (xi) en 15 días. (ii) Cuando el Concesionario incurriera en falta de pago en tiempo y forma de sus obligaciones económicas y en general de pago de acuerdo con lo establecido en el presente Contrato. (iii) Cuando se dicte orden o resolución para efectuar la liquidación, suspensión de pagos, bancarota, disolución o designación de un interventor del Concesionario o del Operador, que no fuere retirado o revocado dentro de un plazo de treinta (30) días calendario o en cualquier otra forma el Concesionario se disolviera o extinguiera su personalidad jurídica. Sin perjuicio de lo establecido anteriormente, la solicitud de cumplimiento o, en su caso, de resolución no impedirá la ejecución de las garantías otorgadas por el Concesionario por virtud del presente Contrato. A los efectos del presente Contrato no se reputará producido un incumplimiento del Concesionario cuando resulte imposible el cumplimiento del Contrato como consecuencia de reclamaciones derivadas de sentencias firmes que sean resultado de las reclamaciones a las que se refiere el Anexo 7.

16.2 Resolución por Incumplimiento del Concedente. El Concesionario, sin perjuicio de otros derechos que le asistan en virtud del presente Contrato, podrá resolver el mismo en los siguientes supuestos: (i) Si el Concedente o cualquier tercero a quien el Concedente hubiera atribuido el desempeño de servicios o actuaciones relativas a servicios de navegación aérea, incumple sus obligaciones en tal medida que se dificulte de manera sustancial el cumplimiento de las previsiones del presente Contrato. (ii) Si la ejecución por el Concesionario del objeto del presente Contrato resulta perjudicada por la actuación del Concedente de tal forma y por tal período de tiempo que tuviere efectos sustancialmente adversos sobre los derechos u obligaciones del Concesionario, y el perjuicio no hubiera sido subsanado dentro de un período razonable con posterioridad a la notificación enviada al efecto por el Concesionario al Concedente. Dicho período deberá estar indicado en la notificación y en ningún caso será inferior a sesenta (60) días.

16.3 Procedimiento de resolución. 16.3.1. La parte no incumplidora podrá enviar una comunicación a la parte incumplidora especificando que ha ocurrido un incumplimiento del presente Contrato, la naturaleza del incumplimiento correspondientes y la Cláusula bajo la cual ha ocurrido dicho incumplimiento y, si éste pudiera ser subsanado, solicitará que dicha parte incumplidora subsane el mismo dentro de un período que debe ser especificado en la misma notificación. En el caso de los supuestos contemplados en los numerales 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, no debe ser menor a los sesenta (60) días calendario con excepción de los supuestos previstos en el 14.1 (vii) y 14.4 (i) y (viii) que no sea menor a tres (3) días. 16.3.2. Si la parte incumplidora cuestiona la ocurrencia de cualquier incumplimiento al que hace referencia una notificación enviada por la parte no incumplidora, podrá referir dicha disputa a un proceso de arbitraje con sujeción a la Cláusula 31 (Resolución de Disputas). 16.3.3. Si la circunstancia de que se trate no puede ser subsanada, o si pudiendo ser subsanada, no lo es antes de la expiración del período correspondiente, la parte no incumplidora podrá resolver el presente Contrato.

16.4 Consecuencias de la Resolución. 16.4.1. Al verificarse la resolución del presente Contrato de acuerdo con lo señalado en el numeral 16.3 anterior: (i) La Concesión cesará inmediatamente; (ii) El derecho del Concesionario sobre: a) Todos los muebles e inmuebles, Derechos intelectuales, inventarios, materiales, vehículos y repuestos con los que el Concesionario lleva a cabo la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos, revertirán al Concedente, libres de toda garantía u obligación que los afecte; b) Todos los contratos y otros convenios suscritos con sujeción a las previsiones del presente Contrato entre el Concesionario y cualquier Titular de

Derechos de Aeropuerto, así como las obligaciones emergentes de los mismos, quedarán automáticamente resueltos sin perjuicio de las obligaciones de indemnización que pudieran corresponder a dichos terceros frente al Concesionario, sin derecho a indemnización a favor del Concesionario y libres de cualquier garantía; y, c) Todos los contratos y convenios, activos, propiedades y derechos que sean requeridos así como las obligaciones emergentes de los mismos, serán conferidos al Concedente, sin derecho a indemnización a favor del Concesionario y libres de toda Garantía o cualquier obligación. (iii) El Concesionario entregará al Concedente todos los Documentos que posea en relación con la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos y no retendrá ninguna copia de los mismos. (iv) Cuando proceda la resolución del presente Contrato, el Ente Regulador verificará la reversión de las obras e instalaciones a que el Concesionario este obligado con arreglo al presente Contrato y en el estado de conservación y funcionamiento adecuados, para seguir prestando los servicios. En caso de verificarse deterioros graves por causas imputables al Concesionario, solicitará de éste el pago compensatorio respectivo. 16.4.2. Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 16.7, el Concedente no se responsabilizará por cualquier obligación, endeudamiento, capital u otras obligaciones del Concesionario en relación con la operación o la administración de los Aeropuertos u otros, resultantes a consecuencia de haber conferido, devuelto o transferido al Concedente los diferentes activos, propiedades, derechos y obligaciones a lo que hace referencia la Cláusula 16.8

16.5 Rescate del servicio por el Concedente. Por razones de interés público el Concedente podrá acordar el rescate de los servicios que son objeto de la Concesión. A estos efectos, si el Concedente, antes de la conclusión del Contrato de Concesión, estimase conveniente para el interés general, podrá ordenar su rescate indemnizando al Concesionario de acuerdo con lo señalado en la Cláusula 16.7 siguiente.

16.6 Terminación. El presente Contrato podrá, asimismo, ser objeto de terminación por cualquiera de las siguientes circunstancias: (i) Mutuo acuerdo, (ii) Expiración del plazo del contrato; (iii) En los supuestos previstos por ley

16.7 Efectos indemnizatorios. 16.7.1. Extinción por causa imputable al Concedente. El Concedente pagará al Concesionario la cantidad necesaria en Dólares para que éste reciba una Tasa Interna de Retorno Nominal (TIRN) sobre sus aportes de capital del 17% más el importe de cualquier deuda que sobre inversiones efectuadas en los Aeropuertos esté pendiente de amortización al momento de rescindir la Concesión. Para determinar la TIRN, el flujo de caja neto del Concesionario se determinará en base al Estado de Flujos de Efectivo de los estados financieros auditados del Concesionario preparados en términos nominales de acuerdo con los Estándares Internacionales de Contabilidad "International Accounting Standards" del International Accounting Standards Committee (IASC). La conversión de dichos valores a Dólares se hará aplicando las tasas de cambio promedio para cada año publicadas por el Banco Central de Honduras. 16.7.2. Extinción por causa imputable al Concesionario. (i) El Concedente indemnizará la parte no amortizada de los activos que rewerten. En todo caso, el Concesionario deberá solicitar la aplicación de los mecanismos de amortización acelerada legalmente previstos. (ii) El Concesionario indemnizará al Concedente los daños y perjuicios que se le hayan producido. A tal efecto, se ejecutará en todo caso la Fianza de Cumplimiento de Contrato y se exigirán los daños y perjuicios adicionales que, por encima del importe de la Fianza puedan haberse producido al Concedente. (iii) Las cantidades recíprocamente debidas en virtud de los apartados (i) y (ii) se compensarán en la medida en que resulte legalmente posible. 16.7.3. Extinción por mutuo acuerdo. Si el Concedente y el Concesionario aceptasen de mutuo acuerdo la terminación del Contrato, se estará a lo pactado en cada momento por las partes. La extinción por mutuo acuerdo sólo podrá tener lugar cuando no concorra otra causa de resolución imputable al Concesionario o al Concedente y siempre que razones de interés público hagan innecesaria o inconveniente la permanencia del Contrato. 16.7.4. Extinción por transcurso del plazo. El Concedente indemnizará al Concesionario la parte no amortizada de los activos que rewerten. A tal efecto, las inversiones realizadas hasta el décimoquinto año de la vida de

la Concesión se amortizarán necesariamente antes del transcurso del plazo de duración de la Concesión, a cuyo efecto el Concesionario tendrá la obligación de solicitar la aplicación de los mecanismos de amortización acelerada legalmente previstos. Respecto de las inversiones posteriores cuyo plazo de amortización exceda del que reste para la conclusión del plazo inicial de duración de la Concesión o en todo caso que se efectúen más allá del año quince (15) de la Concesión, su realización exigirá previa autorización del Ente Regulador.

16.8 En todo caso, cuando se extinga la Concesión por cualquier causa rewertirán a favor del Concedente: 16.8.1. Los bienes muebles o inmuebles entregados al Concesionario. 16.8.2. Los bienes muebles o inmuebles y los Derechos Intelectuales y cualesquiera otros derechos que estén directamente destinados a la prestación del servicio. 16.8.3. Todas las construcciones o inmuebles que se encuentren hábilmente instaladas en los Aeropuertos

16.9 En el supuesto de extinción de este Contrato, el Concesionario a su propia costa garantizará que todos los trabajos y estructuras de los Aeropuertos estén asegurados y adecuadamente protegidos de daños causados por los fenómenos naturales, previa su reversión al Concedente. A estos efectos, el Concesionario habrá de observar las normas y prácticas de construcción adecuadas a los trabajos y estructuras de que se trate, con el objeto de garantizar su mejor estado posible en el momento de su reversión.

17 Fianza de Cumplimiento de Contrato. 17.1. Para afianzar el oportuno cumplimiento de sus obligaciones contraídas en este Contrato, el Concesionario constituirá una garantía que deberá mantener vigente durante el plazo del Contrato de Concesión. Dicha garantía será de DIEZ MILLONES DE DOLARES (US\$ 10,000,000.00) y deberá mantenerse vigente a lo largo del período de Concesión. La garantía podrá ser de un período inferior al del Contrato, pero en todo caso no inferior a cinco (5) años, en el entendido de que con al menos dos (2) meses a su expiración habrá de ser objeto de prórroga por un período igual al período que en cada momento expira. En el supuesto de que transcurridas 24 horas desde la fecha en que se debe producir su renovación con arreglo a lo señalado anteriormente, ésta no se acredite con la entrega del nuevo instrumento de garantía al Concedente, éste podrá reclamar el pago de la garantía, todo ello sin perjuicio del derecho de resolución del presente Contrato por el Concedente. La constitución de esta garantía no podrá ser invocada por el Concesionario para limitar o eludir el cumplimiento íntegro de todas las obligaciones asumidas por ella en este Contrato. Las condiciones bajo las cuales se extienda y/o renueve la garantía, deberán ser aprobadas por el Concedente

17.2 Modalidades. La garantía podrá constituirse en cualquiera de las siguientes formas a opción del Concesionario: (i) En dinero en efectivo mediante depósito a la vista o a plazo fijo automáticamente renovable en el Banco Central de la República de Honduras, a favor del Concedente. En su caso, los intereses sobre el capital depositado pasarán a integrar el monto de la garantía. (ii) Como fianza bancaria emitida por un banco aceptado por el Concedente en la que el banco fiador asume el carácter de codeudor solidario, y principal pagador, pagadera ante el primer requerimiento de pago que le formule el Concedente, con relación a todas y cada una de las obligaciones contraídas por el Concesionario en el presente Contrato, con expresa renuncia a los beneficios de división y excusión en los términos establecidos por el Código Civil Hondureño (iii) Seguro de Caucción emitido a favor del Concedente por una aseguradora aceptada por este, en los términos indicados en el inciso anterior. (iv) Apertura de una "Carta de Crédito Stand By" irrevocable e incondicionada, pagadera a la vista, otorgada por un Banco de primera línea a satisfacción del Concedente

17.3 Instrumentación. La garantía, en cualquiera de sus modalidades, deberá constituirse con referencia expresa a este Contrato. El documento constitutivo original deberá ser entregado al Concedente con carácter previo a la Fecha de Entrada en Vigor. Las firmas de quienes suscriban las garantías de que se trate deberán estar autenticadas por Notario Público

17.4. Reclamación con cargo a la Garantía. Previo requerimiento al Concesionario para que dé cumplimiento a cualquier obligación en la que se hallare en mora por más de treinta (30) días, el Concedente podrá exigir el pago de la porción de la garantía que sea suficiente para procurar por sí o a través de terceros, con cargo al Concesionario, la ejecución de las obligaciones asumidas por éste y atender a la reparación de los daños y perjuicios, incluidos los intereses legales derivados de la mora. El Concedente podrá reclamar el importe de la garantía para atender el pago de cualquier suma, por cualquier concepto, que el Concesionario pueda adeudar al Concedente.

17.5. Reconstitución de la Garantía. En caso de que el Concedente afectase o reclamase pagos bajo la garantía en todo o en parte, el Concesionario tendrá un plazo de treinta (30) días a contar desde la fecha de afectación o reclamación de la garantía para reconstituir el importe total de la misma, todo ello sin perjuicio de los derechos de reclamación con cargo a la garantía en dicho período y de la consiguiente obligación adicional de reconstitución.

17.6. Devolución de la Garantía. La garantía será devuelta al Concesionario, luego de deducidos los importes necesarios para asegurar el cumplimiento de las obligaciones pendientes asumidas por él, dentro del plazo de sesenta (60) días a contar desde la extinción de la Concesión, si dicha extinción no fuera motivada por causa imputable al Concesionario. Si la extinción de la Concesión se produjera por culpa o negligencia del Concesionario, éste perderá definitivamente el importe total de la garantía, el cual se sumará a la compensación de daños y perjuicios debida al Concedente.

18. Suspensión del Contrato. De conformidad con el Artículo 18 de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional, la Concesión quedará en suspenso temporalmente en aquellos supuestos de caso fortuito o fuerza mayor que impidan la prestación del servicio en uno cualquiera de los Aeropuertos o, en su caso, en todos ellos, siempre que no haya existido una actuación imprudente por parte del Concesionario. Se entenderán como supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, entre otros, aquellos comprendidos en la Cláusula 19 del presente Contrato. Ocurrido el supuesto de suspensión de que se trate, las partes procederán al levantamiento de un acta en la que se consignarán las circunstancias que han motivado la suspensión y la situación de hecho en la ejecución del Contrato. Sin perjuicio de lo previsto en la Cláusula 19.2 respecto de la posibilidad de prorrogar el Contrato, si el supuesto de fuerza mayor o caso fortuito persistiera durante, al menos, un período continuo de seis (6) meses, de tal forma que sea previsible la imposibilidad definitiva y manifiesta de continuar la prestación del servicio, el Contrato podrá terminar por mutuo consentimiento de las partes, sin responsabilidad para ninguna de ellas, respecto de uno cualquiera de los Aeropuertos o, en su caso, respecto de todos ellos. Terminada la Concesión de conformidad con la presente Cláusula, se procederá a la devolución de la garantía de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 17.6 de este Contrato, sin perjuicio del derecho de compensación a favor del Concesionario por las inversiones efectuadas por este y aún no amortizadas en aquellos Aeropuertos, en su caso, que no se hayan visto afectados por el supuesto de suspensión.

VI. VARIOS

19. Caso Fortuito y/o Fuerza Mayor. 19.1. Las partes de este Contrato están exentas de toda responsabilidad por cualquier demora en la ejecución del mismo, cuando con la debida comprobación, se concluya por acuerdo de las partes o, a falta de ello, por un órgano o Tribunal de resolución de conflictos competente, que tales hechos son el resultado de caso fortuito o fuerza mayor al tenor de lo dispuesto por la legislación hondureña. 19.2. Como eventos de fuerza mayor o caso fortuito, se incluyen, entre otros, los siguientes: - Huracanes, - Terremotos, -

Inundaciones, - Tormentas Tropicales, - Accidentes de aeronaves no imputables a la responsabilidad del Concesionario, - Terrorismo, - Guerra civil o insurrección, - Huelgas y paros laborales que impidan el desarrollo del Contrato, no imputables al Concesionario. Todo evento constitutivo de fuerza mayor o caso fortuito deberá ser notificado por la parte afectada a la otra parte, en un término máximo de diez (10) días calendario contados a partir de su ocurrencia. En el caso de que la otra parte concluya que el evento no tuvo origen en una circunstancia de fuerza mayor o caso fortuito, cualquiera de las partes podrá someter la diferencia a arbitraje. Mientras subsistan las circunstancias de fuerza mayor o caso fortuito definidas en la legislación hondureña y en el presente Contrato, el término de la Concesión será extendido por mutuo acuerdo en un plazo igual al tiempo en que persistan la fuerza mayor o el caso fortuito. En el evento en que el Concesionario se encuentre impedido para cumplir las obligaciones a su cargo por motivo de fuerza mayor o caso fortuito durante el período de la Concesión por un período continuo superior a seis (6) meses, a iniciativa de cualquiera de las partes, el Contrato podrá terminarse por mutuo consentimiento, sin responsabilidad para ninguna de ellas. Terminada la Concesión de conformidad con lo previsto en la presente cláusula, se aplicará lo previsto en el último párrafo de la cláusula 18.

20. Seguros. 20.1. En o con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, el Concesionario contratara, a su propia costa, respecto de todos los bienes e instalaciones afectos a la Concesión, las coberturas de seguro que fueran adecuadas, según lo descrito en el Anexo 3 (seguros) y mantendrá dichos seguros durante el periodo del Contrato.

20.2. El Concesionario suministrará oportunamente al Ente Regulador y al Concedente, las copias de las pólizas suscritas por el mismo, que con sujeción a la Cláusula 21.3, se adecuarán a las previsiones del Anexo 3 (seguros). Si no se adecúan y el Ente Regulador así lo notifica al Concesionario, proporcionando los detalles necesarios, el Concesionario, a su propia costa, se asegurará de que dichas pólizas sean modificadas de forma oportuna.

21. Responsabilidad. 21.1. Salvo que expresamente sea estipulado de otro modo en el presente Contrato, la República de Honduras, el Concedente, el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica y sus respectivos empleados, servidores, agentes, consultores y asesores, no se responsabilizarán por cualquier costo, gasto, pérdida, daños y obligaciones incurridas por cualquier persona, o por concepto de cualquier demanda, reclamo, acciones y/o procedimientos derivados, en cada caso, directa o indirectamente como resultado de o relacionados con: 21.1.1. Cualquier documento, diseño o información escrita o registrada de cualquiera otra forma, suministrada o puesta a disposición por o a nombre de la República de Honduras, el Concedente, el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica y sus respectivos empleados, servidores, agentes, consultores y asesores profesionales. 21.1.2. La aprobación por parte de la República de Honduras, el Concedente, el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica y sus respectivos empleados, servidores, agentes, consultores y asesores profesionales, con respecto a cualquier documento, diseño o información o cualquier enmienda o modificación a los mismos) referida a la totalidad o al presente Contrato de Concesión, o al hecho de que se estén levantando o como con sujeción al presente Contrato; 21.1.3. Cualquier acción u omisión del Concesionario o de cualquier otra persona o personas, al margen de la República de Honduras, el Concedente, el ente regulador, la autoridad aeronáutica y sus respectivos empleado, servidores, agentes, consultores y asesores profesionales) que actuase bajo o con sujeción al presente Contrato, o en conexión con la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos o de cualquier actividad, operaciones o negocios ejecutados en conexión con los Aeropuertos o que de otra manera estuviesen permitidos con sujeción al presente Contrato.

21.2. El Concesionario se responsabilizará íntegramente por cualquier costo, gasto, pérdida, obligación o daño sufrido o incurrido por

cualquier usuario o cualquier otra persona o personas, derivado de o en relación con el diseño, operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos o el presente Contrato, sin lugar a ningún recurso contra la República de Honduras, el Concedente, el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica y sus respectivos empleados, servidores, agentes, consultores y asesores profesionales, por razón de dichos costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños.

21.3. Se exceptúan de lo dispuesto en el numeral anterior los siguientes supuestos: (i) Cuando tales costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños sean, exclusivamente consecuencia directa de una orden impartida por el Concedente al Concesionario. (ii) Cuando los costos, gastos, pérdidas, obligaciones y/o daños sufridos o incurridos por cualquier usuario sean debidos a causas anteriores a la fecha de entrada en vigor. En tales supuestos, si el Concesionario no cuenta y no está obligado a contar con una cobertura de seguro para el mismo de acuerdo a lo estipulado en el presente Contrato, el Concedente protegerá e indemnizará al Concesionario por concepto de dicho costo, gasto, pérdida, obligación y/o daño. Si el Concesionario contase con la cobertura de seguro correspondiente, una vez satisfecha al Usuario la indemnización correspondiente, el Concedente reembolsará al Concesionario los eventuales incrementos de la prima que se haya producido como consecuencia de haber tenido que hacer frente a dicho siniestro el seguro en cuestión.

21.4. El Concesionario, tan pronto como fuere razonablemente factible después de haber tenido conocimiento de cualquier evento, informará al Concedente sobre cualquier demanda, reclamación, acción o procedimiento contra éste o, en su caso, en contra de la República de Honduras o de cada una de las Entidades de la República de Honduras y sus respectivos empleados, servidores, agentes y asesores profesionales, o sobre cualquier demanda, reclamo, acción o procedimiento que se anticipara, respecto del cual tengan derecho a una indemnización bajo las Cláusulas 21.5 y 21.6. Ambas se prestarán asistencia en la medida en que fuera necesaria, para la defensa de cualquiera de dichas demandas, reclamos, acciones o procedimientos.

21.5. Excepto disposición en contrario de este Contrato, y para los propósitos del mismo, se considera que el Concesionario: (i) Ha inspeccionado los Aeropuertos y sus alrededores; (ii) Está conforme con los Requisitos Técnicos y todas las regulaciones, normas, métodos, prácticas y procedimientos recomendados y publicados por el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica, COCESNA, la FAA y la OACI (y, con respecto a las regulaciones de las edificaciones, obras públicas y otros asuntos afines, las regulaciones de BOCA, ASTM, la normativa hondureña sobre edificaciones y construcciones y la de otras agencias u organizaciones pertinentes), así como todas las disposiciones legales aplicables, en particular las relacionadas con la regulación sectorial; y, (iii) Ha obtenido por sí mismo toda la información necesaria relacionada con los posibles riesgos, contingencias y demás circunstancias que pudieran influir o afectar sus derechos y obligaciones en lo que concierne al financiamiento, operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos, y demás derechos y obligaciones con sujeción al presente Contrato.

21.6. Excepto disposición en contrario de este Contrato, el Concesionario o cualquier otra persona no tendrá derecho a efectuar reclamación alguna contra la República de Honduras, el Concedente, el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica, cada una de las entidades de la República de Honduras y sus respectivos empleados, servidores, consultores, agentes y asesores profesionales, ya sea por daños, perjuicios u otros basados en cualquier mal entendido o equivocación en relación con el estado de los Aeropuertos o aduciendo que se ha suministrado información incorrecta o insuficiente, incluyendo, pero no limitándose a cualquier nota o pauta emitida y/o estudios e informes encargados por el Ente Regulador, la Autoridad Aeronáutica, la República de Honduras o

cualquier entidad u organismo de la República de Honduras, sus empleados, agentes y asesores financieros, consultores técnicos o legales, que fuera entregada por cualquier persona, ya sea que esta fuere o no empleado del Ente Regulador, o de la República de Honduras o de cualquier entidad u organismo de la República de Honduras.

22. Medio Ambiente. 22.1. Dentro del plazo de un año a partir de la fecha de entrada en vigor, el Concesionario conviene realizar a su propia costa, un estudio completo del Medio Ambiente en cada uno de los Aeropuertos (con el alcance que el Concedente considere conveniente una vez recibidas las sugerencias y comentarios del Concesionario), efectuado por una firma de consultores independientes, seleccionados y contratados por el Concesionario, que cuenten con buena reputación y experiencia acreditada y que hubieran sido debidamente autorizados al efecto por el Concedente, previo dictamen de la Secretaría de Recursos Naturales y Ambiente. Dicho estudio deberá, en todo caso, contener las observaciones del Concedente. La responsabilidad que asume el Concesionario según la Cláusula 22.3 sólo alcanzará las reclamaciones por daños ambientales ocasionados a partir de la fecha de entrada en vigor. Las medidas de mitigación de los daños medioambientales que tengan su origen en hechos anteriores a la fecha de entrada en vigor serán de cuenta del Concedente, procediendo el Concesionario al descuento de las cantidades correspondientes respecto de los cánones pertinentes. Las medidas de mitigación de los daños medioambientales que tengan su origen en hechos posteriores a la fecha de entrada en vigor, serán de cuenta del Concesionario.

22.2. Las partes acordarán de buena fe las actuaciones a llevar a cabo en función de los resultados e información ofrecida por el estudio referido en el numeral 22.1. anterior.

22.3. El Concesionario se responsabilizará e indemnizará a la República de Honduras o a cada una de las Entidades de la República de Honduras y sus respectivos empleados, servidores, agentes y asesores profesionales y contratistas contra cualquier pérdida, obligación, daño y gasto emergente de, o relacionado con, cualquier tipo de contaminación u otros daños ambientales causados por, o en relación con, cualquiera de los Aeropuertos, a partir de la Fecha de Entrada en Vigor. La responsabilidad del Concesionario estará limitada en función del estudio al que se hace referencia en el numeral 22.1 anterior. El Concesionario no será responsable de las pérdidas, obligaciones, daños y gastos relacionados con cualquier tipo de contaminación o daño ambiental causado por entidades a las que alude la cláusula 3.3.1 en los Aeropuertos, cuando estas no hubieren cumplido con las directivas técnicas del Concesionario al momento de ocasionarlas, supuesto en el que tal responsabilidad corresponderá al Concedente.

22.4. El Concesionario se asegurará de cumplir a su propia costa todo aspecto relacionado con las previsiones y requisitos del estudio.

23. Contaminación. En cada uno de los Aeropuertos, el Concesionario:

23.1. Empleará las mejores técnicas económicamente factibles para asegurarse que el almacenamiento, tratamiento y disposición final de todas las sustancias generadas durante la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos, sean efectuadas de tal forma que se minimice cualquier contaminación que se pudiera ocasionar al Medio Ambiente y/o cualquier daño para el hombre o cualquier organismo o causa de dichas sustancias. En todo caso, dichas técnicas serán conformes con la legislación medioambiental hondureña.

23.2. Si fuera necesario, construirá, operará y mantendrá una planta de tratamiento de residuos de acuerdo con las Normas vigentes, la cual debe estar localizada en un lugar adecuado, con el fin de asegurar que: (i)

Cualquier efluente generado durante la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos, no descargará a la atmósfera ninguna sustancia en cantidades que produzcan contaminación para el Medio Ambiente y/o daños para el hombre o cualquier organismo; y, (ii) Dichos efluentes y sustancias resulten inocuos para el Medio Ambiente y/o para el hombre o para cualquier organismo.

23.3. Cumplirá y asegurará el cumplimiento por parte de cualquier persona que utilice los Aeropuertos y/o sus instalaciones, en el término de un año a partir de la fecha de entrada en vigor, de toda la normativa aplicable que estuviere vigente, relacionada con el almacenamiento, tratamiento, emisión, descarga y/o disposición de cualquier sustancia y/o efluentes a los que hace referencia la Cláusula 23.2, incisos (i) y/o (ii) o relativa a los aspectos ambientales en general, en la medida que dicha normativa se aplique a los Aeropuertos o a sus operaciones.

23.4. Empleará las mejores técnicas económicamente factibles para minimizar la contaminación que podría ser causada en perjuicio del Medio Ambiente y/o el hombre o cualquier organismo, por cualquier sustancia generada durante la operación, mantenimiento, administración y ampliación de los Aeropuertos o de cualquier otra manera en los predios de los Aeropuertos.

24. Aeropuertos de Referencia. 24.1. El Concedente y el Concesionario podrán acordar sustituciones de cualesquiera Aeropuertos de Referencia con sujeción a lo señalado en el numeral 24.2 siguiente. Cualquier modificación a los Aeropuertos de Referencia deberá ser incorporada en el Plan Maestro como se indica en el Contrato.

24.2. No se podrán hacer sustituciones con aeropuertos de Condiciones Eficientes de Servicio por debajo de los niveles de los Aeropuertos de Referencia vigentes, así como tampoco con Aeropuertos que representen Condiciones Eficientes de Servicio por debajo de las condiciones ofrecidas por la industria aeronáutica en general, y en particular con la industria aeronáutica de la Región del Caribe. La lista de Aeropuertos de referencia deberá incluir, en todo caso, al menos: (i) Un aeropuerto que se hubiera construido o renovado en los últimos cinco (5) años a su selección; (ii) Un aeropuerto internacional; y, (iii) Un aeropuerto de la Región del Caribe. Debido a que dichos aeropuertos se utilizan únicamente para comparar las Condiciones eficientes de servicio, estos no deberán tener volúmenes de pasajeros, carga y operaciones aéreas iguales o similares a los existentes en los Aeropuertos. En cualquier caso dichos volúmenes de los Aeropuertos de referencia deberán ser superiores a los de los Aeropuertos.

25. Acceso para funcionarios. El Concesionario permitirá acceso libre e irrestricto a todos los lugares de los Aeropuertos a las personas debidamente autorizadas, para los propósitos de cualquier función que haya de ser desempeñada normalmente en los Aeropuertos y, en particular, para el cumplimiento de lo previsto en la Cláusula 9 (Equipo Aeronáutico del Aeropuerto), y podrá a disposición de dichas personas las instalaciones y demás facilidades que éstas requieran para cumplir con sus obligaciones. Dicho acceso y facilidades serán empleadas y ejercitadas de forma que se cause la mínima molestia al mantenimiento y operación de los Aeropuertos.

26. Cesión. 26.1. El Concesionario no podrá ceder el presente Contrato, sin perjuicio de lo señalado en la Cláusula 6.

26.2. El Concesionario no constituirá ninguna garantía sobre el presente Contrato o cualquier derecho u obligación emergente del mismo o cualquier beneficio o interés en el mismo, salvo que obtenga aprobación expresa del Concedente de acuerdo con lo previsto en la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la infraestructura nacional.

27. Confidencialidad. 27.1. Salvo previsto de otra forma en el presente Contrato, el Concesionario mantendrá en absoluta confidencialidad todos los Documentos y cualquier otra información que hubiere sido suministrada a los mismos con respecto a los Aeropuertos y/o al Concesionario y no los publicará o revelará de ninguna otra manera, salvo si fuese requerido por ley o autoridad competente. Se exceptúa de esta obligación, la revelación de cualquier Documento o información que haya llegado a ser conocida públicamente por medios distintos de actos u omisiones de cualquiera de las partes o cometidas por aquellas personas a las cuales se ha revelado el contenido del Documento o información en aplicación del presente Contrato.

27.2. El Concesionario estará facultado para revelar dichos Documentos y otra información a: 27.2.1. Sus empleados, agentes, subcontratistas y asesores profesionales para que cumplan con sus funciones, en la medida que requieran obtenerlos y considerarlos para asegurar el cumplimiento o preservación de los derechos bajo el presente Contrato; 27.2.2. Cualquier prestamista actual o potencial y sus agentes y representantes; 27.2.3. Sus Accionistas, mientras mantengan tal condición.

27.3. El Concesionario realizará sus mejores esfuerzos para asegurar que cualquiera de sus directores, empleados, servidores, agentes u otras personas que en cualquier momento pudieran poseer o tener acceso a cualquiera de dichos Documentos o información, los mantendrán confidencialmente y no los publicarán o revelarán, con sujeción a lo estipulado en la Cláusula 27.1.

27.4. Las previsiones de la presente Cláusula 27 (confidencialidad) subsistirán aun con posterioridad a la expiración o resolución del Contrato, sin límite de tiempo.

28. Registros. 28.1. El Concesionario mantendrá registros completos referentes a la operación, mantenimiento, explotación, prestación y ampliación de los Aeropuertos y los pondrá a disposición del Concedente, del Ente Regulador, de la Autoridad Aeronáutica o de cualquier otro organismo de la República de Honduras para su debida inspección.

28.2. El Concesionario preparará manuales de mantenimiento para todos los aspectos del Aeropuerto a satisfacción razonable de la Autoridad Aeronáutica del Ente Regulador, dentro de los seis (6) meses posteriores a la fecha de entrada en vigor.

28.3. El Concesionario mantendrá actualizados dichos manuales de mantenimiento y suministrará información al Concedente, al Ente Regulador y a la Autoridad Aeronáutica, periódicamente, con respecto a cualquier alteración o modificación efectuada a los mismos, si la hubiere, con la frecuencia y en la medida en que el Ente Regulador y la Autoridad Aeronáutica, así lo requiera.

29. Comunicaciones. 29.1. Cualquier notificación, solicitud, demanda o otra comunicación que tenga que efectuar cualquier parte de este Contrato, será dirigida a la otra parte a las direcciones y a la atención de representantes que se indica en el numeral 29.3 siguiente, o a aquellas otras direcciones y/o personas que una parte pueda notificar en cualquier momento a la otra.

29.2. Todas las notificaciones, solicitudes, demandas, comunicaciones serán remitidas por cualquiera de los siguientes procedimientos: 29.2.1. Por escrito remitido por correo certificado con acuse de recibo, en cuyo caso la notificación se entenderá recibida en la fecha señalada en el certificado de recepción; 29.2.2. Por mensajero o courier, en cuyo caso la notificación se entenderá recibida cuando se produzca la entrega y acuse de recibo.

29.3. Las partes acuerdan como direcciones para realizar las comunicaciones, las siguientes: Para el Concedente: Señor Ministro de Obras Públicas, Transporte y Vivienda (SOPTRAVI) Barrio La Bolsa, Comayaguela, M.D.C., Honduras, C.A. Para el Concesionario: Atención de D. _____

VII. REGIMEN JURIDICO

30. **Tributos.** El Concesionario estará sujeto al pago de todos los Tributos establecidos por las leyes nacionales, departamentales y municipales aplicables. Sin perjuicio de lo anterior, en el caso de que con posterioridad a la fecha de entrada en vigor se produjera una modificación en la carga fiscal originada como consecuencia de la sanción, modificación, derogación o exención de impuestos, tasas o gravámenes que recaigan o incidán directamente sobre los ingresos que el Concesionario tiene derecho a cobrar de los Usuarios o sobre la actividad que por virtud de este Contrato desarrolla el Concesionario, quien podrá solicitar la variación de las tarifas y modificar los cobros de Aeropuerto (en su caso), como consecuencia de la incidencia producida por la modificación de la carga tributaria.

31. **Resolución de Disputas.** 31.1. Cualquier disputa en relación con el presente Contrato que involucre al Concedente o al Concesionario, según el caso, será resuelta mediante un proceso de arbitraje conducido por tres (3) árbitros con sujeción a los reglamentos vigentes del Tribunal de Arbitraje Internacional de Londres.

31.2. Las partes de la disputa designarán dos (2) árbitros (uno será designado por el Concedente, y el otro por la otra parte de la disputa), y el tercero será acordado entre las partes de la disputa, o en caso de no poder llegar éstas a un acuerdo en un plazo de catorce (14) días calendario con posterioridad a la recepción de la notificación solicitando el arbitraje, este será designado por el Presidente del Tribunal de Arbitraje Internacional de Londres. Si una de las partes de la disputa no designa un árbitro dentro del plazo de catorce (14) días calendario con posterioridad a la recepción de la notificación solicitando el arbitraje, cualquiera de las partes de dicha disputa podrá requerir que dicho árbitro sea designado por el Presidente del Tribunal de Arbitraje Internacional de Londres.

31.3. El lugar del arbitraje será la ciudad de Londres, y el arbitraje se realizará en el idioma español.

31.4. La decisión de los árbitros será definitiva, final e irrevocable, y no estará sujeta a apelación, ya sea regular o extraordinaria, y constituirá un fallo vinculante, no siendo necesario para que la Corte lo pronuncie como tal, debiendo éstas reconocerla y efectuarla como una sentencia firme dictada por un tribunal ordinario hondureño contra la cual no cabrá ningún otro recurso que el de cesación por los motivos y en el tiempo y forma establecidos en la legislación aplicable.

31.5. El Concedente y el Concesionario renuncian a cualquier recurso o acción legal ante cualquier otra autoridad que de otra manera tendría jurisdicción.

32. **Ley aplicable e Idioma.** 32.1. **Ley:** El presente Contrato se regirá e interpretará de acuerdo con las leyes de la República de Honduras.

32.2. **Idioma:** El presente Contrato y cualquier tipo de documentación relacionada con el mismo (notificaciones, solicitudes, aprobaciones, etcétera) se redactarán en español.

"ANEXO I. PARTE I. PLANOS DE LOS AEROPUERTOS

S O P T R A V I

Secretaría de Obras Públicas, Transporte y Vivienda

DIRECCION GENERAL DE AEROPUERTOS

PROYECTO:

"LEVANTAMIENTO AEROPUERTO NACIONAL DE ROATAN, ISLAS DE LA BAHIA"

CUADRO DE AREAS

AREA DE TORRE DE CONTROL	1,333.32 M ²
AREA DE AEROPUERTO:	894,288.77 M ²
AREA TOTAL	895,622.09 M² 89.56 Ha

POLIGONO AEROPUERTO 1/2

No	RUMBO	DISTANCIA
1	N.31°32'44"E.	15.616 m
2	N.58°33'57"E.	16.488 m
3	N.58°41'06"E.	99.066 m
4	N.59°43'27"E.	20.201 m
5	N.58°14'28"E.	203.571 m
6	N.01°52'29"E.	9.247 m
7	N.59°21'03"E.	62.451 m
8	N.30°38'57"W	22.261 m
9	N.32°28'27"W	186.710 m
10	N.30°28'45"W	36.633 m
11	N.43°36'43"E.	128.072 m
12	N.58°58'18"E.	547.543 m
13	S.31°26'12"E	114.275 m
14	S.31°52'11"E	38.961 m
15	N.66°01'22"E.	9.887 m
16	N.65°32'30"E	7.183 m
17	N.64°26'05"E.	109.292 m
18	N.60°57'56"E	29.168 m
19	N.59°27'32"E	185.526 m
20	N.58°43'29"E	8.338 m
21	N.30°57'11"E	12.332 m
22	N.31°20'46"E.	62.640 m
23	N.33°35'43"E	19.134 m
24	N.37°50'20"E	82.513 m
25	N.49°06'19"E.	8.327 m
26	N.59°28'15"E	26.859 m
27	N.60°22'14"E.	12.857 m
28	N.62°25'23"E	5.587 m
29	S.50°36'29"E	4.894 m
30	S.49°10'56"E.	30.459 m
31	S.40°10'44"E	10.050 m

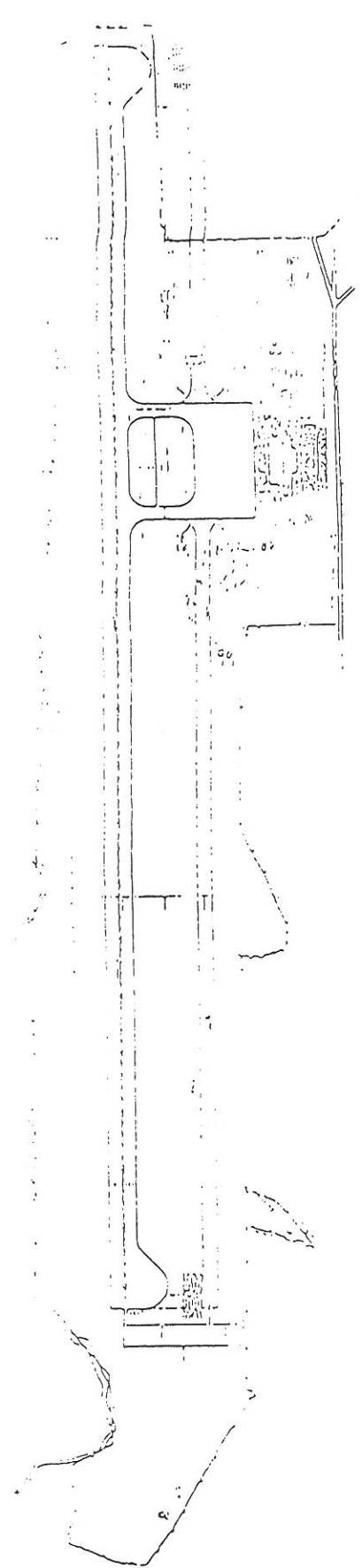
No	RUMBO	DISTANCIA
32	S.29°02'50"E.	30.247 m
33	N.57°52'08"E.	43.457 m
34	N.58°50'31"E.	353.998 m
35	N.60°54'13"E.	7.266 m
36	N.15°08'13"W.	12.602 m
37	N.07°06'48"W.	42.298 m
38	N.10°13'27"E.	9.532 m
39	N.17°46'43"E.	35.449 m
40	N.21°48'09"E.	53.125 m

POLIGONO AEROPUERTO 2/2

No	RUMBO	DISTANCIA
41	S.79°49'58"E.	3.088 m
42	S.00°15'02"W.	23.487 m
43	S.31°40'46"E.	20.955 m
44	S.05°30'32"W.	16.049 m
45	S.15°08'27"E.	34.671 m
46	S.17°16'11"E.	24.312 m
47	N.58°44'17"E.	8.774 m
48	N.59°02'55"E.	101.162 m
49	N.58°52'21"E.	72.723 m
50	N.58°59'32"E.	62.388 m
51	N.59°03'05"E.	43.272 m
52	N.00°09'26"W.	20.800 m
53	S.88°36'11"E.	5.763 m
54	S.88°51'15"E.	13.171 m
55	S.88°53'58"E.	98.856 m
56	N.86°48'42"E.	24.114 m
57	N.88°02'42"E.	69.228 m
58	N.86°54'18"E.	55.846 m
59	S.87°31'51"E.	20.638 m
60	S.87°27'26"E.	66.576 m
61	S.23°11'48"E.	52.858 m
62	S.03°57'54"E.	40.618 m
63	S.09°37'35"E.	43.363 m
64	S.70°55'27"W.	20.729 m
65	S.71°42'15"W.	32.855 m
66	S.61°22'38"W.	11.252 m
67	S.54°33'27"W.	74.656 m
68	N.58°48'10"W.	79.175 m
69	S.55°31'15"W.	127.213 m
70	S.20°35'03"W.	194.087 m
71	S.58°58'18"W.	455.357 m
72	S.60°30'47"W.	584.732 m
73	S.62°52'41"W.	590.102 m
74	S.58°11'18"W.	407.542 m
75	S.64°33'27"W.	176.870 m
76	N.49°58'56"W.	81.721 m
77	N.29°19'28"W.	69.871 m

POLIGONO TORRE DE CONTROL

No	RUMBO	DISTANCIA
78	N.86°18'00"E.	8.289 m
79	N.89°29'29"E.	31.272 m
80	S.13°50'13"W.	15.678 m
81	S.13°15'47"W.	17.222 m
82	S.87°15'35"W.	17.971 m
83	S.82°47'03"W.	16.421 m
84	N.10°06'34"W.	30.916 m
85	N.63°38'47"E.	4.375 m



AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN MANUEL GALVEZ (ROATAN)

SECRETARÍA DE OBRAS PÚBLICAS		
TRANSPORTE Y VIVIENDA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS		
PROYECTO: CONCESIONAMIENTO DEL AEROPUERTO		
"RAMON VILLEDA MORALES" DE SAN PEDRO SULA		
CONTENIDO: PLANTA GENERAL		
ESCALA: 1: 6,000	FECHA: JUNIO / 1999	HOJA No. 1 / 1
DIBUJO ACAD: Hernán Rosales		

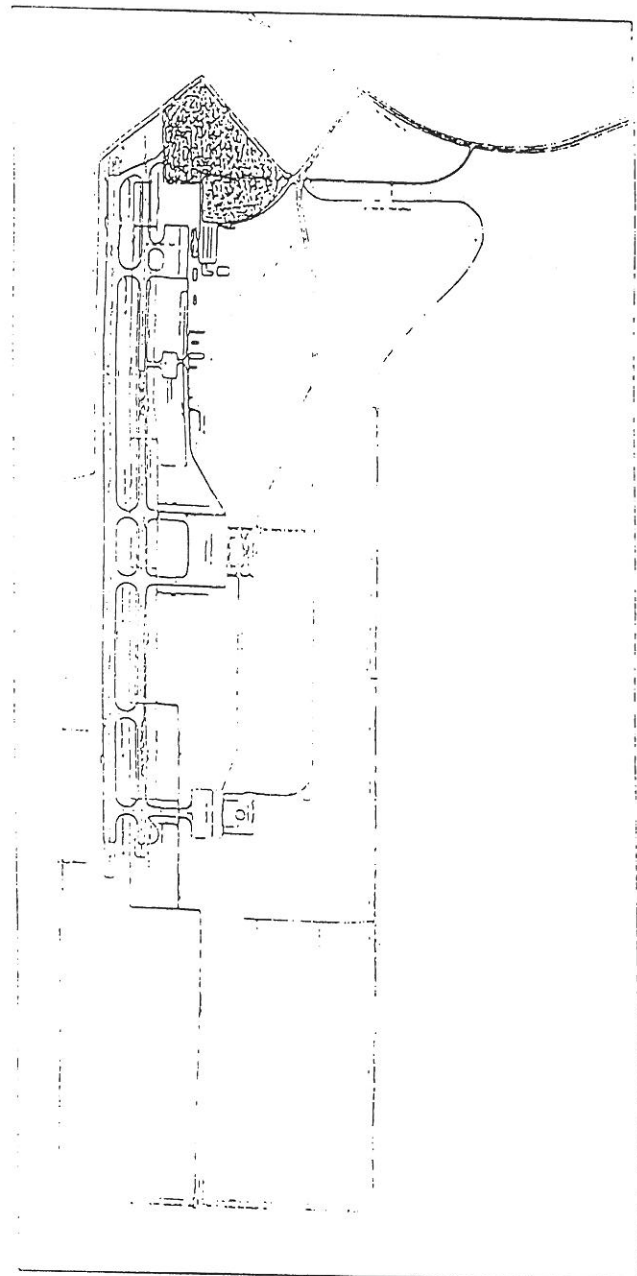
TRAMO	DIST. (m)	RUMBO
42-43	25.00	S.21°31'00"W
43-44	30.00	S.32°56'00"W
44-45	1,139.00	S.37°53'00"W
45-46	907.00	S.38°07'00"W
46-47	938.76	S.38°04'00"W
47-48	136.08	N.68°12'00"W
48-49	802.73	S.38°08'00"W
49-50	418.00	S.37°50'00"W
50-51	65.00	S.40°06'00"W
51-52	29.00	S.72°04'00"W
52-53	117.00	S.86°17'00"W
53-54	120.00	S.89°06'00"W
54-55	332.95	S.88°14'00"W
55-56	222.62	N.02°04'00"W
56-00	301.43	N.04°39'00"W

AREA TOTAL: 6.038.820.95 m² 603,88 Ha.
8.661.239.33 V² 866,12 Mz.

CONTROL HORIZONTAL

LINEA CENTRAL DE BORDO PERIMETRAL

TRAMO	DIST. (m)	RUMBO
0-1	82.62	N.30°33'00"W
1-2	36.38	N.18°27'00"E
2-3	21.00	N.03°27'00"E
3-4	37.00	N.13°20'00"E
4-5	34.00	N.30°20'00"W
5-6	452.00	N.53°38'00"W
6-7	128.00	N.52°54'00"W
7-8	17.00	N.35°34'00"W
8-9	23.00	N.19°34'00"W
9-10	37.00	N.10°45'00"W
10-11	20.00	N.03°48'00"W
11-12	14.00	N.09°05'00"E
12-13	29.00	N.20°42'00"E
13-14	33.00	N.30°29'00"E
14-15	16.00	N.40°48'00"E
15-16	17.00	N.49°36'00"E
16-17	44.00	N.61°08'00"E
17-18	25.00	N.64°56'00"E
18-19	52.00	N.69°54'00"E
19-20	62.00	N.76°04'00"E
20-21	419.00	N.79°18'00"E
21-22	56.00	N.76°01'00"E
22-23	19.00	N.62°12'00"E
23-24	14.00	N.52°31'00"E
24-25	22.00	N.42°31'00"E
25-26	790.00	N.38°05'00"E
26-27	1431.00	N.37°59'00"E
27-28	90.30	N.39°53'00"E
28-29	84.70	N.35°46'00"E
29-30	1,087.00	N.37°56'00"E
30-31	17.00	N.45°04'00"E
31-32	17.00	N.58°04'00"E
32-33	32.00	N.71°08'00"E
33-34	14.00	N.89°36'00"E
34-35	24.00	S.79°08'00"E
35-36	37.00	S.62°32'00"E
36-37	32.00	S.51°05'00"E
37-38	1,128.00	S.52°03'00"E
38-39	30.00	S.44°54'00"E
39-40	25.00	S.30°22'00"E
40-41	25.00	S.08°35'00"E
41-42	25.00	S.03°09'00"W



AEROPUERTO RAMON VILLEDA MORALES (SAN PEDRO SULA)

POLIGONAL E INSTALACIONES FISICAS AREA CIVIL AEROPUERTO INTERNACIONAL DE TEGUCIGALPA			
PROPIETARIO:	CORPORACION AEROPORTUARIA DE TEGUCIGALPA, COMAYAGUELA, M.D.C. HONDURAS, C.A.		
UBICACION:			
LEVANTO CALCULO:	ALEX M. HERNANDEZ Y D. MAURICIO ROQUE ACAD: R 14 Y SURVEY SOFT		
APROBO:	Ing. JOSUE ELIAS ROQUE C.I.C.H. 1261	FECHA: 2/6/99	ESCALA: 1:3000

AREAS NO INCLUIDAS EN POLIGONAL

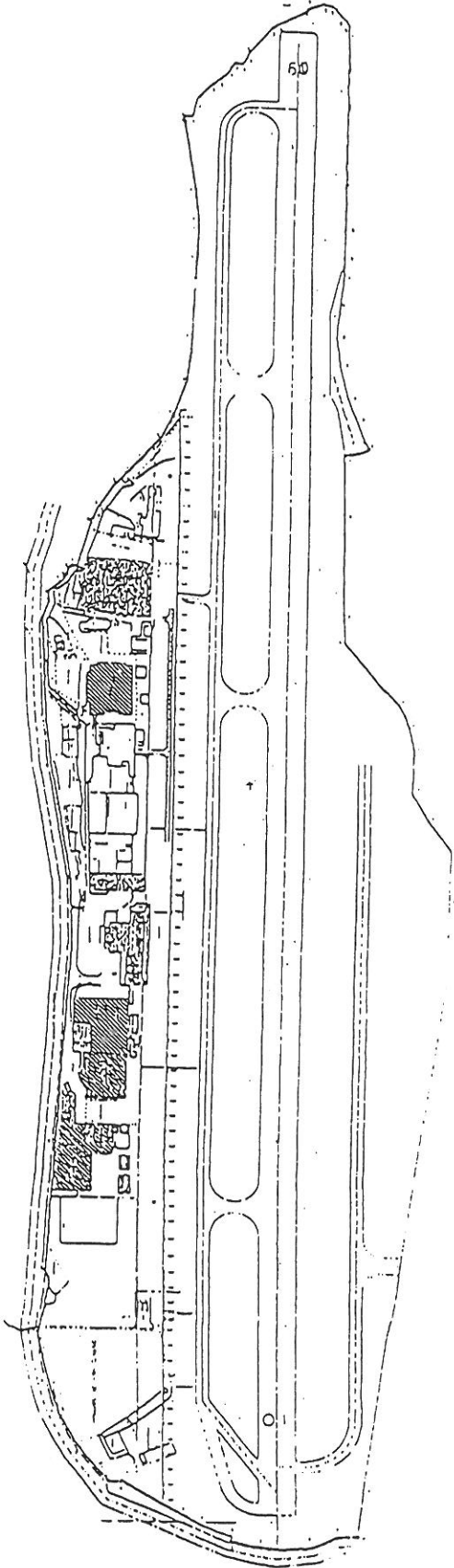
INSTITUCION	AREA M ²
INGESA	3,710.55 M ²
ESSO STANDARD	3,663.14 M ²
HONDUCOR	7,041.19 M ²
ADUANA AEREA	18,491.40 M ²
AERONAUTICA CIVIL	6,063.39 M ²
CORRALON	2,040.33 M ²
COCESNA	4,565.96 M ²
TOTAL	45,575.96 M ²

AREA BRUTA POLIGONAL: 661,894 M² = 66 HS. 18 As. 94 Cas.
EQUIVALENTE A = 949,325.25 V2 = 94 MZ. 9,326 V³

DATOS DEL POLIGONO

LINEA	RUMBO	DISTANCIA	LINEA	RUMBO	DISTANCIA
0-1	N. 23°54'51"	E. 32.29	45-46	S. 04°49'16"	W. 29.81
1-2	N. 20°25'15"	E. 25.52	46-47	S. 16°40'46"	W. 56.60
2-3	N. 18°15'27"	E. 99.60	47-48	S. 13°41'24"	E. 40.28
3-4	N. 17°30'21"	E. 36.61	48-49	S. 19°56'09"	E. 45.64
4-5	N. 14°24'09"	E. 12.33	49-50	S. 16°03'46"	W. 162.88
5-6	N. 10°04'36"	E. 38.29	50-51	S. 23°35'11"	W. 896.26
6-7	N. 07°08'51"	E. 98.97	51-52	S. 22°26'26"	W. 58.13
7-8	N. 16°16'42"	E. 5.00	52-53	N. 75°13'32"	W. 24.42
8-9	S. 69°33'33"	E. 8.96	53-54	S. 83°14'27"	W. 35.59
9-10	N. 26°16'36"	E. 19.35	54-55	N. 78°26'53"	W. 40.46
10-11	N. 39°59'33"	E. 10.72	55-56	N. 65°30'03"	W. 24.00
11-12	N. 60°13'06"	E. 17.93	56-57	N. 62°10'13"	W. 32.40
12-13	N. 70°30'30"	E. 11.64	57-58	N. 21°29'55"	E. 5.22
13-14	N. 62°05'54"	E. 18.47	58-59	N. 52°38'45"	W. 40.56
14-15	N. 51°39'54"	E. 13.95	59-60	N. 45°52'25"	W. 26.22
15-16	S. 65°27'33"	E. 7.41	60-61	N. 43°40'35"	W. 81.60
16-17	N. 48°49'30"	E. 14.33	61-62	N. 72°40'45"	W. 17.58
17-18	N. 09°48'51"	E. 2.50	62-63	N. 21°34'35"	W. 52.20
18-19	N. 53°23'38"	E. 41.98	63-64	N. 12°17'45"	W. 58.85
19-20	N. 75°59'57"	E. 9.49	64-65	N. 02°13'05"	W. 39.02
20-21	N. 78°58'39"	E. 38.07	65-66	N. 08°26'05"	E. 85.48
21-22	N. 59°13'30"	E. 2.72	66-67	N. 22°33'05"	E. 83.08
22-23	S. 89°48'39"	E. 21.03	67-68	N. 00°39'35"	W. 11.38
23-24	S. 58°42'54"	E. 8.85	68-69	N. 20°03'45"	E. 150.82
24-25	S. 30°45'24"	E. 22.42	69-70	N. 19°04'46"	E. 249.89
25-26	S. 19°28'57"	E. 7.87	70-71	N. 14°01'26"	E. 86.34
26-27	S. 15°51'45"	W. 144.21	71-72	N. 05°32'56"	E. 150.32
27-28	S. 15°25'09"	W. 126.83	72-73	N. 10°31'16"	E. 59.44
28-29	S. 15°26'06"	W. 35.39	73-74	N. 12°51'40"	E. 125.36
29-30	S. 17°20'30"	W. 26.70	74-75	N. 34°24'20"	E. 24.92
30-31	S. 22°31'33"	W. 36.06	75-76	N. 08°28'20"	E. 10.87
31-32	S. 21°39'27"	W. 37.98	76-77	N. 64°20'40"	E. 18.29
32-33	S. 09°16'28"	W. 38.70	77-78	N. 54°29'50"	E. 11.83
33-34	S. 01°20'54"	W. 41.76	78-79	N. 34°02'38"	E. 7.79
34-35	S. 06°06'21"	E. 30.67	79-80	N. 59°07'16"	W. 5.22
35-36	S. 08°12'03"	E. 34.23	80-81	S. 73°39'35"	E. 6.54
36-37	S. 86°38'57"	W. 10.02	81-82	N. 31°48'16"	E. 62.36
37-38	N. 88°02'45"	W. 20.10	82-83	N. 38°15'56"	E. 19.10
38-39	S. 15°33'45"	W. 77.19	83-84	N. 50°21'26"	E. 36.62
39-40	S. 15°08'55"	W. 131.05	84-85	N. 60°58'06"	E. 41.26
40-41	S. 13°49'05"	W. 32.25	85-86	N. 55°28'26"	E. 37.59
41-42	S. 23°44'45"	E. 75.19	86-87	N. 43°30'26"	E. 29.95
42-43	S. 27°51'44"	E. 26.89	87-88	N. 34°08'36"	E. 46.83
43-44	S. 08°23'14"	E. 17.61			
44-45	S. 04°01'04"	E. 11.73			

AEROPUERTO INTERNACIONAL. TONCONTIN (TEGUCIGALPA)

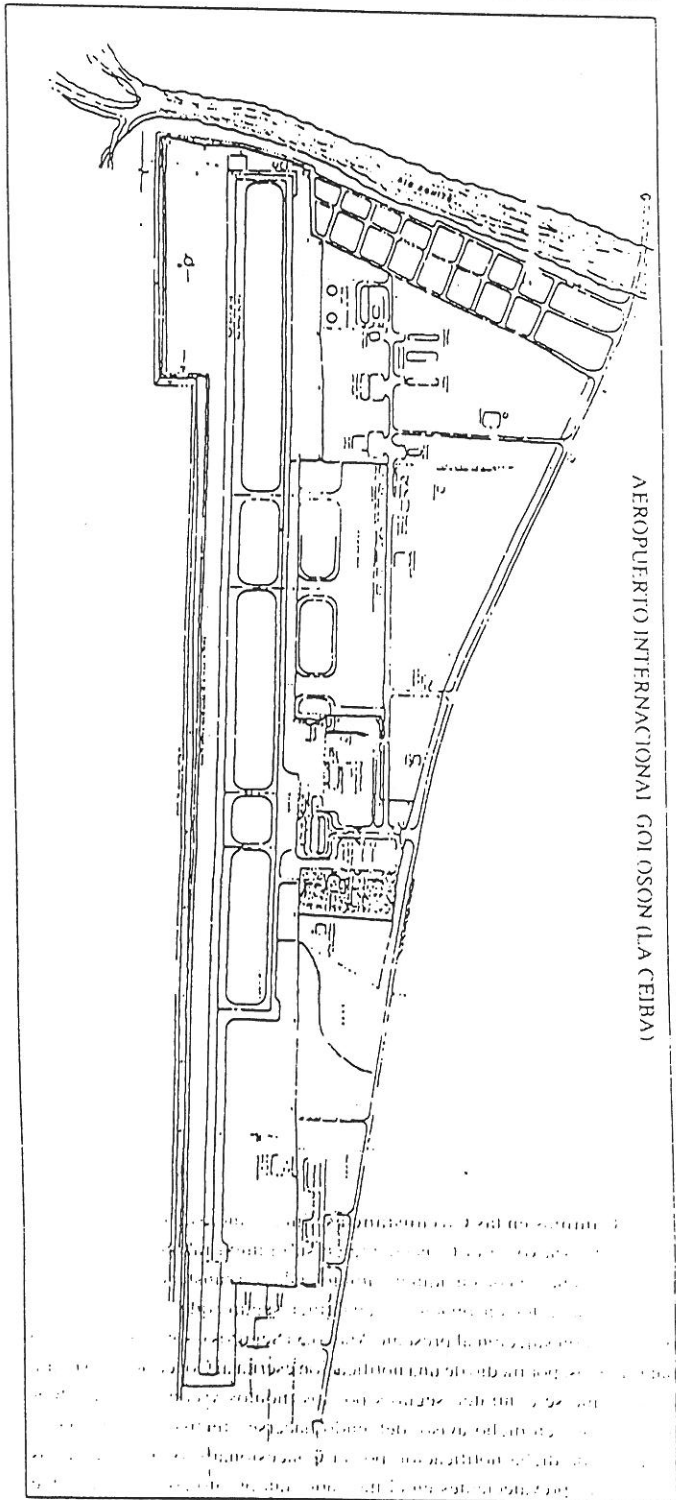


PROPIEDAD: JUNTA ADMINISTRADORA DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL GOLOSÓN	
LOCALIZADA: SALIDA CARRETERA INTERDEPARTAMENTAL LA CEIBA A TELA MCP. DE ATLANTIDA, HONDURAS, CENTRO AMERICA	
REVISO: Ing. CECILIO ACOSTA ZEPEDA CICH No. 1440	FECHA: 22/2/99 ESCALA: 1: 4000
L/C/D: ARTURO BETANCOURT GONZALEZ	

AREA = 1.130.276*3 M² ENTRE POLIGONO Y CERCO = 10624.87 M²
 TOTAL: 1.141.000 M²
 MANZANAS: 154.16 HECTAREAS: 107.92

EST.	RUMBO	DIST.
0		
1	N. 31°36'30" E	181.32
2	N. 29°50'35" E	211.20
3	N. 30°00'05" E	254.88
4	N. 59°41'55" W	97.16
5	N. 30°19'05" E	200.00
6	N. 30°04'05" E	281.76
7	N. 29°53'05" E	197.80
8	N. 30°19'35" E	269.40
9	N. 30°10'35" E	286.62
10	N. 30°11'35" E	212.98
11	N. 30°19'35" E	232.02
12	N. 30°11'35" E	171.04
13	N. 30°06'35" E	184.24
14	N. 30°20'15" E	127.89
15	N. 29°58'15" E	197.22
16	N. 35°21'35" W	18.42
17	N. 50°00'25" E	146.92
18	N. 30°05'25" E	231.91
19	N. 59°48'25" W	133.29
20	S. 30°11'45" W	273.77
21	N. 60°17'45" W	146.79
22	S. 30°09'55" W	113.75
23	S. 30°05'05" W	205.02
24	S. 29°38'35" W	180.97
25	S. 29°42'15" W	232.05
26	S. 29°16'45" W	282.21
27	N. 60°57'05" W	236.64
28	S. 37°55'05" W	123.74
29	S. 38°53'05" W	70.92
30	S. 56°31'55" E	6.59
31	S. 32°28'05" W	18.50
32	S. 33°28'05" W	22.93
33	N. 57°09'55" W	13.21
34	S. 38°31'05" W	81.52
35	S. 60°31'15" E	84.55
36	S. 28°25'15" W	114.78
37	S. 30°09'25" W	127.76
38	S. 60°45'35" E	111.26
39	S. 60°19'15" E	37.53
40	N. 29°31'45" E	9.57
41	S. 59°35'20" E	71.64
42	S. 30°41'43" W	356.16
43	S. 28°50'10" W	339.13
44	N. 59°12'20" W	56.91
45	S. 30°16'50" W	196.49
46	S. 29°55'00" W	148.07
47	S. 30°07'00" W	247.01

EST.		RUMBO	DIST.
47	48	S. 37°20'00" E	34.80
48	49	S. 29°40'00" W	184.99
49	50	S. 08°15'00" E	6.34
50	51	S. 43°41'00" E	34.08
51	52	S. 43°31'00" E	143.79
52	53	S. 58°47'35" E	91.29
53	54	S. 42°37'45" E	104.22
54	55	S. 76°44'00" E	11.63
55	0	N. 55°10'00" E	1341



AEROPUERTO INTERNACIONAL GOLOSON (LA CEIBA)

"PARTE 2. INVENTARIO. Se entregará en cumplimiento de la cláusula 15 l xiii) formando en consecuencia parte integrante de este Contrato

PARTE 3. Coordenadas de los Aeropuertos. TONCONTIN LATITUD 14°03'17"N, LONGITUD 087°13'02"W. GOLOSON: LATITUD 15°44'30"N, LONGITUD 086°51'22"W. JUAN MANUEL GALVEZ: LATITUD 16°18'06"N, LONGITUD 086°30'19"W. RAMON VILLEDA MORALES: LATITUD 15°27'05"N, LONGITUD 087°55'28"W".

"ANEXO 2. CANON DE CONCESION. El Canon de Concesión a ser pagado por el Concesionario bajo este Contrato se ajustará a lo siguiente: 1. Pago (39.6789) por ciento de los Ingresos Brutos percibidos durante periodos vencidos de tres meses desde la fecha de entrada en vigor o cualquier período inferior que concluya con la fecha de terminación del Contrato. El pago habrá de realizarse dentro de los diez días calendario siguientes a la finalización del período de percepción de que se trate. 2. Moneda de Pago: El Canon de Concesión será abonado en Dólares o en Lempiras al tipo de cambio respecto al Dólar según la tasa de cambio vigente en el Banco Central de Honduras, en la fecha de pago. 3. Cuenta de pago: El Canon de Concesión deberá ser satisfecho por el Concesionario en la cuenta No. 11101-20-000038-7 de la Tesorería General de la República o en cualquier otra que en su día se designe por el Concedente"

"ANEXO 3. SEGUROS. 1. Seguros a ser contratados a partir de la Fecha de Entrada en vigor: 1.1. El Concesionario se asegurará que los seguros especificados en el presente inciso se contraten a partir de la Fecha de entrada en Vigor y se mantengan en vigor y efecto por el Período del Contrato, debiendo entregar al Concedente copias de cada uno: 1.1.1. El riesgo al daño físico a los Aeropuertos y a todas o cualquiera de sus estructuras (inclusive estructuras temporales), planta o equipamiento tanto en los Aeropuertos como en las Zonas Restringidas (excluyendo respecto de estas últimas las áreas militares), incluyendo, sin limitación, la pérdida o daño causado por inundaciones, terremotos, ciclones, tornados, terrorismo, huelgas, relámpagos, incendios, explosión y desperfectos eléctricos o de maquinarias, al costo de su reconstrucción total, incrementando en su oportunidad en la forma necesaria para mantener dichos costos de reconstrucción total o (con sujeción a la disponibilidad del mercado) en la manera que fuere razonablemente requerido por el Concedente; 1.1.2. Cualquier obligación legal del Concesionario, el Concedente, el Estado y cualquiera de sus agentes, servidores, empleados, contratistas u operadores, adeudada a terceros, operadores de aeronaves, usuario de los Aeropuertos u otros, y cualquier obligación pública de tales Personas en relación a la pérdida o daños proveniente de tal diseño, construcción, mantenimiento, operación y/o administración de los Aeropuertos incluyendo, sin limitación, la muerte o daño corporal o enfermedad, pérdida o daños a la propiedad y los riesgos de protección e indemnización en tales montos que fueren contratados por un operador prudente de aeropuertos de la misma dimensión y con características comparables a la de los Aeropuertos y en los casos que no se auto-asegure (exceptuando los mínimos deducibles, requeridos generalmente por los aseguradores)

2 Seguros Adicionales: 2.1. El Concesionario se asegurará que cada póliza sea obtenida de acuerdo a lo especificado en los incisos 1.1.1. y 1.1.2, y deberá ser incrementada periódicamente; 2.1.1. A tales montos (y con tales deducibles) como si fueran efectuados por un operador prudente de aeropuertos del mismo tamaño y con características comparables a los Aeropuertos, y en los casos en que se no autoasegure (exceptuando los mínimos deducibles requeridos generalmente por los

aseguradores); y, 2.1.2. A tales montos y con tales deducibles que pudieran ser razonablemente requeridos por el Concedente, tomado en cuenta, entre otras cosas, la disponibilidad del mercado respecto a los riesgos, obligaciones y montos del seguro. 2.2. Sin perjuicio de las otras estipulaciones del presente Anexo el Concesionario deberá durante el Periodo del Contrato: 2.2.1. Contratar y mantener, periódicamente, en pleno vigor aquellos seguros que se requiere que tenga con sujeción a cualquier Ley aplicable o bajo los términos de cualquier contrato suscrito en relación a los Aeropuertos; y, 2.2.2. Emplear todos los esfuerzos razonables para obtener y mantener en plena vigencia aquellos seguros que sean requeridos bajo los términos de cualquier contrato del cual sea parte en cualquier momento. 2.3 El Concedente puede requerir, periódicamente, mediante un aviso enviado al Concesionario, que obtenga cobertura de seguro en relación a cualquier riesgo u obligaciones diferentes a las especificadas en los incisos 1.1.1. y 1.1.2; 2.3.1. De la misma forma que periódicamente lo haría un operador prudente de un aeropuerto del mismo tamaño y con características comparables a las de los Aeropuertos y en los casos que no autoasegure (exceptuando los mínimos deducibles requeridos generalmente por los aseguradores); y/o 2.3.2. Aquéllos que los recursos financieros del Concesionario hagan necesario que esté asegurada y por tales montos y con los deducibles que el Concedente razonablemente requiera que se tomen en cuenta, entre otras cosas, la disponibilidad del mercado en lo referente a riesgos, responsabilidad civil y montos del seguro, así como la situación financiera del Concesionario. 2.4 El Concesionario deberá, en la medida permitida por las prácticas prevalentes en el mercado, con posterioridad a la recepción de un aviso tal como se estipula en el inciso 2.3., asegurar, (con efecto a partir de la fecha de dicho aviso o tan pronto como sea razonablemente factible a la luz de las condiciones prevalentes del mercado), contra los riesgos y responsabilidad civil, por los montos y con los deducibles especificados en dicha notificación. 2.5. El Concesionario estará facultado en todo momento para contratar seguros adicionales que considere conveniente o complementar aquéllos a los que se hace referencia en otra parte del presente Anexo, y notificará al Concedente, con copia al Ente Regulador sobre cualquier otro seguro adicional o suplementario.

3. Estipulaciones comunes a todos los Seguros. 3.1. El Concesionario se asegurará que cada póliza contratada con sujeción al presente Anexo, sea colocada y mantenida a través de corredores de seguros y con aseguradores o reaseguradores de la República de Honduras o en el extranjero en el caso de que el tipo de seguro no pueda contratarse en el mercado hondureño y sean aprobadas periódicamente por el Ente Regulador, no debiendo éste negar injustificadamente tal aprobación. 3.2. El Concesionario se asegurará que en cada póliza contratada con sujeción al presente Anexo sea nombrado como asegurado principal. Adicionalmente, tratará que el Concedente sea nombrado asegurado adicional o coasegurado. 3.3. El Concesionario se asegurará que cada póliza contratada con sujeción al presente Anexo contenga o tenga un endoso referente a sus estipulaciones con el siguiente efecto: 3.3.1. La póliza no deberá ser invalidada en relación a los derechos e intereses respectivos de cada asegurado nombrado y los aseguradores no buscarán directa o indirectamente evitar cumplir con cualquier obligación de acuerdo con la póliza debido a un acto, negligencia, error u omisión cometido por cualquier otro asegurado nombrado (ya sea que ocurra antes o después de la emisión de la póliza), incluyendo, sin limitación, el hecho de que un asegurado nombrado no revele cualquier hecho material, circunstancia u ocurrencia, distorsión falsa de cualquier asegurado nombrado, cualquier incumplimiento o no cumplimiento por parte de cualquier asegurado nombrado con cualquier condición, garantía o estipulación contenida en la póliza, ya sea que dicho acto, negligencia, error u omisión pudiera, si se hubiera revelado en cualquier momento, haber afectado cualquier decisión de los aseguradores para otorgar la póliza, llegar a un acuerdo

sobre cualquier término o términos en particular de la póliza en cuestión (incluyendo sin limitaciones este endoso y el monto de cualquier prima) o actuar o inhibirse de actuar en cualquier forma que fuere en relación a la póliza o responsabilidad civil que pudiera surgir de la misma; y, 3.3.2. Los aseguradores convienen en renunciar a todos los derechos de subrogación que pudieran surgir, que estos pudieran tener o adquirir en contra de cualquiera de los aseguradores nombrados a raíz de cualquier evento en relación al cual se admite en reclamo bajo la póliza. 3.4. El Concesionario se asegurará que se proceda al pago oportuno de todas las primas pagaderas bajo cada póliza de acuerdo con los términos estipulados con sujeción al presente Anexo y deberá, a solicitud del Concedente, suministrar tan pronto como sea razonablemente posible y factible la prueba de dicho pago y antes de que entre en vigencia o expire cualquiera de dichas pólizas, según el caso. 3.5. El Concesionario se asegurará que cada corredor o agente de seguros a través del cual se contrate o se renueve cualquier póliza de seguros de acuerdo a lo estipulado en el presente Anexo deberá dar aviso por escrito sobre tal contratación o renovación al Concedente, tan pronto como sea posible después de que cada póliza de seguros sea contratada o renovada. 3.6. El Concesionario no hará (o dejará de hacer) en ningún momento cualquier cosa a raíz de la cual cualquier seguro obtenido con sujeción a lo estipulado en el presente Anexo pueda considerarse nulo o anulable o suspendido, impedido o refutado en su totalidad o en parte.

4. Información. 4.1. El Concesionario suministrará al Concedente y al Ente Regulador toda la información referente a los seguros contratados con sujeción al presente Anexo (o en relación a cualquier asunto que pudiera ser relevante para dichos seguros) que pudieran ser razonablemente solicitados, y se asegurará que no se reduzcan los límites de cobertura de los mismos (incluyendo los resultantes de las prórrogas) o aumentos de los deducibles, exclusiones o excepciones a ningún seguro contratado o renovado con sujeción al presente Anexo 3 (seguros), sin el consentimiento escrito de el Concedente, el cual no deberá ser negado en forma injustificada. 4.2. El Concesionario notificará al Concedente tan pronto como sea razonablemente posible después de haberse dado cuenta de cualquier ocurrencia que pudiera facultar a cualquier persona a presentar un reclamo por más de Cien Mil Dólares (US\$.100,000.00), (debiendo incrementarse dicho monto, periódicamente, en relación al Factor de Inflación correspondiente determinado más reciente) o el equivalente en cualquier otra moneda bajo cualesquiera de las pólizas que se requieren que se mantenga de acuerdo a lo estipulado en el presente Anexo.

5. Permiso para contratar seguros. Si en cualquier momento y por cualquier razón cualquier seguro que se requiera mantener bajo el presente Anexo, no está en plena vigencia y efecto, por motivo diferente al estipulado en la Cláusula 20, el Concedente, en cualquier momento mientras la causa continúe, estará facultado para contratar dichos seguros a costa del Concesionario, y sin perjuicio de otra obligación del Concesionario, requerirá que el Concesionario adopte las medidas necesarias para minimizar los peligros en la forma que el Concedente considere más expeditas.

6. Cambios en las Circunstancias. Sin perjuicio de lo estipulado en el presente Anexo, si el Concedente en su opinión razonable considera que a consecuencia de cualquier cambio en las circunstancias los montos y/o los deducibles en relación a cualquier seguro que se requiere que mantenga con sujeción al presente Anexo 3 (Seguros), son inadecuados o inapropiados, por medio de una notificación escrita al Concesionario podrá requerir que se contraten seguros por los montos y con los deducibles especificados en dicho aviso, debiendo hacerse efectivo en la fecha de recepción de dicha notificación por el Concesionario o, a la luz de las condiciones prevalentes en el mercado, tan pronto como sea factible

Con posterioridad a dicho aviso. El Concesionario deberá, tan pronto como sea posible después de haber recibido dicha notificación, asegurarse con sujeción a los términos de dicho aviso y de los montos y los deducibles especificados en el mismo, que dicho seguro sea contratado a partir de la fecha de recepción de dicho aviso o, si dicho seguro no se puede contratar a la luz de las condiciones imperantes en el mercado, tan pronto como sea razonablemente posible con posterioridad a dicha fecha. Tales seguros incrementados deberán ser contratados con sujeción al presente Anexo.

ANEXO 4. PLAN DE INVERSIONES OBLIGATORIAS. El Concesionario se compromete a desarrollar como mínimo las siguientes obras (con excepción de las ejecutadas a la Fecha de Entrada en Vigor con cumplimiento de las Normas):

1. Aeropuerto Internacional Toncontin en Tegucigalpa

- Ampliar la terminal para proveer una nueva Torre de Control.
- Reubicar las funciones de Courier y carga aérea del terminal de pasajeros y construir nuevas facilidades de carga.
- Ampliar y/o renovar las áreas del terminal para proveer zonas separadas para el proceso de los pasajeros en vuelos domésticos: Control de Seguridad, salas de espera, reclamo de equipaje y aceras de llegadas.
- Ampliar el vestíbulo de salidas: Reubicar el área de los mostradores de las líneas aéreas, sus oficinas y áreas para el manejo de equipaje.
- Ampliar la zona de migración.
- Proveer dos puentes de abordaje a las salas de embarque.
- Ampliar las áreas de reclamo de equipaje, y de aduanas en la sección de los vuelos internacionales.
- Ampliar aceras de salidas y llegadas de pasajeros.
- Instalar ascensores para proveer acceso a las salas de embarque en el segundo nivel; a la zona de inmigración desde el punto de llegada a las oficinas administrativas en el tercer y cuarto nivel y los servicios tales como el ascensor de carga.
- Modernizar los sistemas de aire acondicionado, eléctricos y sistemas para información de vuelos.
- Instalar salidas de emergencia adicionales.
- Ampliar los servicios sanitarios e instalar las facilidades necesarias para atender a personas con impedimentos físicos.

2. Aeropuerto Internacional Ramón Villeda Morales en San Pedro Sula:

- Ampliar el número de mostradores y el área de las oficinas de las líneas aéreas.
- Ampliar el área dedicada al manejo de equipaje.
- Instalar un puente de abordaje adicional.
- Proveer suministro de sistema eléctrico de 400 Hz y ventilación para las aeronaves en los puentes existentes.
- Ampliar la zona de aduanas.
- Instalar facilidades de mostradores de servicio, una banda de equipaje y acceso a la sala de embarque para los pasajeros con conexiones a vuelos nacionales.
- Proveer Salón VIP adicional en la sala de embarque de vuelos internacionales.

3. Aeropuerto Internacional Golosón en La Ceiba.

- Renovar el actual edificio terminal.
- Proveer rampas que permitan el acceso al edificio a personas con impedimentos físicos.
- Ampliar el vestíbulo de Salidas. Se debe proveer más espacio para la cola de los pasajeros, mostradores y oficinas de las líneas aéreas.
- Ampliar el terminal para instalar facilidades dedicadas al proceso separado de los pasajeros que salen en vuelos internacionales y de los que lo hacen en vuelos domésticos.
- Se debe crear una sala de espera para atender a los pasajeros que efectúan salidas en vuelos domésticos.
- Ampliar el área de reclamo de equipaje de vuelos internacionales.
- Instalar servicios sanitarios adecuados para personas con impedimentos físicos.
- Suministro del sistema eléctrico, de iluminación y ventilación adecuados en todas las áreas públicas.
- Instalar sistema de información de vuelos.

4. Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez en Roatán.

- Ampliar el número de mostradores y el área de las oficinas de las líneas aéreas.
- Instalar puertas de embarque adicionales para atender múltiples vuelos domésticos e internacionales en las horas punta.
- Ampliar la zona dedicada al manejo de equipaje de vuelos que van a efectuar sus salidas.
- Ampliar la zona de aduanas.
- Ampliar el ancho efectivo de las aceras de llegada y salidas.
- Las facilidades de los servicios sanitarios necesitan ser modificados para servir a aquellos pasajeros con impedimentos físicos.

ANEXO 5

TARIFAS

1)	Tarifa de Aterrizaje Internacional.	US\$ 4.00 por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o el manual de mantenimiento de la aeronave.
2)	Tarifa de Aterrizaje Doméstico.	US\$ 1.25 por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o el manual de mantenimiento de la aeronave.
3)	Tarifa de Estacionamiento para aeronaves que realizan operaciones internacionales.	US\$ 1.00 por hora por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o el manual de mantenimiento de la aeronave.
4)	Tarifa de estacionamiento para aeronaves que realizan operaciones nacionales.	US\$ 0.50 por hora por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o el manual de mantenimiento de la aeronave.
5)	Tarifas de Iluminación Internacional.	US\$ 3.00 por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o en el manual de mantenimiento de la aeronave.
6)	Tarifas de Iluminación Nacional.	US\$ 0.50 por cada tonelada de 2,000 libras, tomando como base el peso máximo de despegue (PMD) contenido en el certificado de aeronavegabilidad, manual de operaciones o en el manual de mantenimiento de la aeronave.
7)	Tarifa de puente de embarque internacional.	US\$ 50.00 por aeronave en operación internacional, por cada dos horas o fracción.
8)	Tarifa de puente de embarque nacional.	US\$ 10.00 por aeronave en operación nacional, por cada dos horas o fracción.
9)	Tarifa de salida internacional.	US\$ 25.00 por salida de pasajero internacional.
10)	Tarifa de salida nacional.	L. 20.00 por salida de pasajero nacional.

Las tarifas serán pagaderas en dólares o su equivalente en lempiras calculado el día en que se efectúe el pago, al tipo de cambio oficial señalado en el Banco Central de Honduras.

"ANEXO 6

OPERACIONES DE LA STANDAR FRUIT COMPANY Y TELA RAILROAD COMPANY 1998

I. STANDARD FRUIT COMPANY Y TELA RAILROAD COMPANY

1.1 Standard Fruit Company

ENTRADAS	SALIDAS	TOTAL
285	280	565

1.2 Tela Railroad Company

ENTRADAS	SALIDAS	TOTAL
39	39	78

"ANEXO 7. INFORMACIONES RELATIVAS A DETERMINADOS ASPECTOS DE LOS AEROPUERTOS. Sin perjuicio de la información disponible en la sala de Datos, se da cuenta de lo siguiente:

I. Aeropuerto Toncontín en Tegucigalpa: a) Reclamación presentada por la empresa "Servicio Aéreo de Honduras, S.A." (SAHSA). El 5 de septiembre de 1997, la compañía SAHSA presentó una reclamación administrativa solicitando la adjudicación de los derechos de dominio y demás derechos reales adquiridos, a su juicio, por prescripción adquisitiva sobre inmuebles propiedad del Estado que éste había arrendado a dicha compañía. SOPTRAVI denegó la petición y a finales del mes de junio de 1998, tuvo lugar un acto formal de entrega de los terrenos por parte de la Procuraduría General de la República a SOPTRAVI. A raíz de la anterior denegatoria SAHSA, promovió acción judicial por los mismos conceptos, acción que no ha prosperado, puesto que con antelación la misma compañía interpuso un recurso de amparo contra una resolución emitida por la Corte Segunda de Apelaciones en la cual se declararon abandonados los inmuebles que SAHSA ocupaba, amparo que no prosperó. B) Inscripción en el Registro de la Propiedad de terrenos del Estado afectos al aeropuerto Toncontín de Tegucigalpa. A partir de los Instrumentos Notariales facilitados por la Contaduría General de la República a SOPTRAVI, se ha comprobado que algunos de los terrenos del Estado afectos al aeropuerto Toncontín no están inscritos a favor del Estado en el Registro de la Propiedad.

II. Aeropuerto Golosón en La Ceiba. A) Terreno donado al Estado por la compañía Standard Fruit Company. Mediante Instrumento Público número 34 de fecha 31 de diciembre de 1962, la compañía Standard Fruit Company donó al Estado de Honduras el terreno sobre el cual, habría de construirse el aeropuerto, bajo condición resolutoria consistente en que si dicho terreno era utilizado para otros fines distintos de un campo de aviación y sus instalaciones necesarias, el terreno revertiría al donante. De acuerdo con el contrato de donación, la compañía Standard Fruit Company estará exenta del pago de impuestos, cargos, recargos o servicios por el uso de las pistas de aterrizaje y de las facilidades del aeropuerto. Mediante Acuerdo No. 000067 del 8 de marzo de 1982, el Presidente Constitucional de la República autorizó la asignación a la Compañía Standard Fruit Company de un lote de terreno en el Aeropuerto Internacional de Golosón con un área de 211,434.025 Mts² de conformidad con la

condición prevista en la Escritura de Donación del 31 de diciembre de 1962.

III. Aeropuerto Juan Manuel Gálvez en Roatán. Las reclamaciones presentadas contra el Estado tienen su origen en el Proyecto de Mejoramiento del aeropuerto, proyecto que suponía, entre otras cosas, la ampliación de la pista de aterrizaje. Frente al Estado se han presentado diversas reclamaciones por razón de los terrenos afectos al aeropuerto varias de las cuales han sido resueltas, quedando pendiente aún: a) Reclamación planteada por Eddie Lord Nelson Stamp. Ante la obstrucción de E. Lord Nelson Stamp a las obras de ampliación del aeropuerto y su solicitud de indemnización, se llegó el 12 de junio de 1997 a un arreglo extrajudicial entre el reclamante, SOPTRAVI y la compañía constructora Bay Island Development Construction. En virtud de este acuerdo, SOPTRAVI se comprometía a hacer efectiva la indemnización del terreno, el reclamante se comprometía a no obstaculizar las obras del Proyecto "Obras Complementarias del Aeropuerto de Roatán" y Bay Island Development Construction se comprometía a extraer material exclusivamente del banco de materiales del reclamante. b) Reclamación planteada por Dulce María Duarte. El 4 de julio de 1997, Dulce María Duarte solicitó del Estado el pago de L.309,859,700.00 en concepto de indemnización por daños causados por la afectación de terrenos utilizados en la construcción de Aeropuerto Internacional Juan Manuel Gálvez mediante Acuerdo No. 1213, de 13 de diciembre de 1989, el Estado ha reconocido la afectación de terrenos privados, dentro de los cuales se encuentran algunos propiedad de Dulce María Duarte. Mediante Resolución de 24 de junio de 1998, la SOPTRAVI resolvió que de haber sido realmente afectados terrenos propiedad de la citada señora, es procedente efectuar la indemnización correspondiente, siempre y cuando previamente se observen, entre otras, las condiciones siguientes: "Que la Procuraduría General de la República en aplicación de lo dispuesto en los Artículos 228 de la Constitución de la República y 52 del Decreto Legislativo No. 229-97; Acuerdo Ejecutivo No. 1213; verifique la naturaleza privada de los inmuebles y de las mejoras objeto de indemnización; compruebe que los mismos se encuentren libres de todo gravamen, servidumbres, litigios legales, efectúe los correspondientes avalúos, investigue todos los pormenores y realice todas las diligencias que fueren necesarias sobre dichos inmuebles" y "Que los valores a pagar finalmente, en concepto de indemnización no excedan los techos establecidos en el Artículo 52 de las Disposiciones Generales del Presupuesto General de Ingresos y Egresos de la República, contenidas en el Decreto Legislativo No. 229-97. Al momento la reclamación sigue su curso legal. c) Reclamación planteada por Elrod Abbot. El 3 de julio de 1995, Elrod Abbot presentó una reclamación frente al Estado por importe de L.5,250,000.00 en concepto de indemnización por la afectación ilegal de un terreno de su propiedad. El Juzgado de Letras de lo Contencioso-Administrativo condenó el 27 de noviembre de 1996, al Estado al pago de una indemnización por valor de L.1,824,115.80. Mediante el Acuerdo No. 000779 del 27 de julio de 1997, se aprobó el pago de la indemnización y el 20 de agosto de 1997 se otorgó escritura de traspaso del inmueble a favor del Estado. d) Otros propietarios afectados por las obras del Proyecto de Mejoramiento del Aeropuerto de Roatán. Según consta en un informe remitido el 19 de agosto de 1986, por el Director General de Obras Civiles de la antigua SECOPT (hoy SOPTRAVI), había otros diez propietarios más, (no mencionados en los apartados anteriores) que resultaban afectados por las obras de mejoramiento del aeropuerto. Con dicho documento se llegó a un acuerdo sobre el precio final que habría de pagarse a través de la compañía constructora (Astaldi). Tres casos quedaron pendientes de una negociación posterior, si no se haya tenido constancia de su solución final. De los otros dos restantes no se ha tenido constancia. Además de los propietarios afectados, otros cuatro propietarios reclamaron frente al Estado por razón de la ocupación de sus terrenos. Según la información verbal facilitada, las reclamaciones fueron solucionadas mediante el pago de las oportunas

indemnizaciones. Sin embargo, no se ha tenido constancia escrita ni de las reclamaciones ni de la solución de las mismas. Finalmente, es preciso tener en cuenta que dentro del perímetro del aeropuerto hay varias casas particulares y una empresa cementera ("bloquera") que actualmente está en funcionamiento.

IV. Aeropuerto Ramón Villeda Morales en San Pedro Sula. a) **Invasiones de Campesinos.** El 20 de febrero de 1987 se autorizó a grupos campesinos la ocupación provisional de ciertos terrenos cercanos al aeropuerto, hasta tanto el Ministerio de Obras Públicas no dispusiera de ellos para otros fines. En 1992 un primer grupo de campesinos presentó la primera de varias reclamaciones administrativas planteadas frente al Estado por afectación de las mejoras efectuadas en los terrenos cedidos. El Poder Ejecutivo ha emitido varios Acuerdos en los que se aprueba las correspondientes indemnizaciones, habiéndose efectuado al último pago, de conformidad con el acuerdo ejecutivo No. 000553 del 17 de mayo de 1999, en fecha reciente. Al momento sólo queda pendiente la reubicación de los campesinos que ya fue autorizada por el Instituto Nacional Agrario. b) **Donación a favor del Estado por la Tela Railroad Company.** Gran parte de los terrenos del aeropuerto fueron donados al Estado por la sociedad Tela Railroad Company, quien se reservó el derecho a ocupar hasta 2,500 m² en dos de las tres áreas donadas con el objeto de poder destinar estas áreas al uso de la propiedad sociedad. En las donaciones, el gobierno se comprometía a permitir el uso del aeropuerto para aviones de propiedad de la sociedad mencionada. Este uso se concedía libre de todo cobro por el uso de los aeropuertos y las pistas de aterrizaje. Otras de las condiciones de las donaciones consistía en que si el aeropuerto, una vez construido, fuese abandonado o dejase de ser usado por el público en cumplimiento de disposiciones emanadas del Gobierno durante un período superior a un año, en este caso, la donación caducaría y el terreno donado revertiría a la sociedad Tela Rail Road Company.

V. Convenios contractuales específicos. Sin perjuicio de la información que figuren en la sala de datos, se da cuenta de lo siguiente: a) **Compañía de Vehículos Sociedad Anónima (Budget Rent A Car):** Suscribió con el Gobierno de Honduras el 3 de septiembre de 1986, un contrato de arrendamiento en el Aeropuerto Toncontín por un plazo de 20 años."

"ANEXO 8. REQUISITOS DEL OPERADOR. El operador deberá acreditar que reúne los siguientes requisitos: **I. LEGALES.** 1. Que no concurren las prohibiciones, inhabilitaciones e incompatibilidades de la Ley de Promoción y Desarrollo de Obras Públicas y de la Infraestructura Nacional. Para acreditar el cumplimiento del requisito anterior será suficiente la presentación de un certificado por persona facultada al efecto en el que se manifieste la anterior circunstancia. 2. Acreditación de la existencia legal del Operador. A estos efectos deberá acompañarse la escritura de constitución o documento equivalente o, en su caso, la certificación emanada de la autoridad de control u otro organismo competente del Estado o país de su constitución (como por ejemplo, un certificado del registro mercantil o un "certificate of good standing"). En el caso de que el Operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, habrá de acreditarse la existencia legal tanto de la afiliada como de dicha persona jurídica. 3. Documentación expedida por funcionario o autoridad competente, por la que: a) Se identifiquen: i) Los socios o asociados últimos del Operador, con expresión de sus porcentajes de participación en el Operador, así como los socios o asociados últimos

de los aludidos socios o asociados últimos. ii) En el caso de que el Operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, además los socios o asociados últimos de dicha persona jurídica, con expresión de sus porcentajes de participación en la misma. b) Se identifique el porcentaje de acciones del Operador que, en su caso, cotizan en bolsa. En el supuesto de que el Operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, la identificación habrá de referirse, además, a dicha persona jurídica. 4. Suscripción del Contrato de operación, Administración y Asistencia. El operador deberá suscribir con la sociedad anónima hondureña un contrato de operación, administración y asistencia a que se refiere el Contrato de Concesión.

II. FINANCIEROS. El operador deberá poseer las calificaciones crediticias que a continuación se mencionan y que se acreditarán mediante la correspondiente certificación expedida por el director Financiero u órgano equivalente del Operador. En el caso de que el operador no cuente con calificación crediticia según los parámetros que a continuación se indican, se aceptará una carta de referencia bancaria acreditando la solidez y estabilidad crediticia del Operador análogas a las resultantes de las calificaciones crediticias indicadas. La carta de referencia deberá ser emitida por una entidad bancaria que tenga alguna de las calificaciones crediticias relativas a la calificación de deuda a largo plazo indicadas en el siguiente cuadro, lo que a su vez habrá de acreditarse mediante certificación expedida por el Director Financiero u órgano equivalente de la entidad bancaria. En el caso de que el operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, el requisito al que se alude habrá de cumplirse por dicha persona jurídica, y no por la afiliada, debiendo expedirse la correspondiente certificación por el Director Financiero u órgano equivalente de la mencionada persona jurídica. 1. Calificación Crediticia Vigente. Al menos, un documento expedido por una de las agencias de calificación crediticia (rating) que se mencionan a continuación y acreditativo, en relación por cada una de las citadas entidades, de una de las calificaciones siguientes:

	Mody's	Standard & Poor's
Calificación de deuda a largo plazo	BAA3 o superior	BBB+ o superior
Obligaciones comerciales a corto plazo	P3 o superior	A3 o superior

2. Acreditación de no ser deudor del Estado. El operador deberá presentar una constancia emitida por la Secretaría de Finanzas de la República de Honduras a través de la Dirección Ejecutiva de Ingresos, en la que acredite que no es deudor de la República de Honduras.

III. TECNICOS. 1. El operador deberá proveer evidencia de experiencia ininterrumpidamente en los últimos tres años, en relación con la: a) Operación, mantenimiento y explotación de: (i) Al menos dos aeropuertos internacionales, con un tráfico aéreo mínimo de 4,000,000 de pasajeros anuales, entre todos ellos, y en los que operen líneas aéreas regulares, o, alternativamente, (ii) Un aeropuerto internacional que cuente con un tráfico aéreo mínimo de 7,000,000 de pasajeros anuales, en el que operen líneas aéreas regulares y que disponga de más de un terminal de pasajeros siendo todas las terminales operadas por el Operador. En el

supuesto de que el operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, la experiencia habrá de proveerse en relación con dicha persona jurídica, y no con su afiliada. Para acreditar el cumplimiento de los requisitos técnicos anteriores bastará con una certificación expedida por el Director de Operaciones u órgano equivalente del Operador. En el caso de que el operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, el referido requisito habrá de cumplirse por dicha persona jurídica, y no por la afiliada, debiendo expedirse la correspondiente certificación por el Director de operaciones u órgano equivalente de la mencionada persona jurídica. 2. Además el operador deberá proveer evidencia, en el caso de que ninguno de los socios o asociados del Concesionario tengan la experiencia requerida, en forma ininterrumpida durante los últimos tres años, en por lo menos, una de las siguientes actividades: a) Operación, mantenimiento y explotación de sistemas e instalaciones de suministro de combustible para la aviación comercial. b) Mantenimiento de plataformas y pistas, calles de rodaje y de cualquier otra infraestructura de aeropuertos. c) Mantenimiento y explotación de instalaciones para el manejo y almacenaje de carga aérea. d) Operación y mantenimiento de servicios de apoyo en tierra a aeronaves comerciales. En el supuesto de que el operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de aeropuertos, sino una afiliada de la misma, la experiencia a la que se refiere este apartado deberá referirse a dicha persona jurídica"

"ANEXO 9. ELEMENTOS NECESARIOS DEL CONTRATO DE OPERACION, ADMINISTRACION Y ASISTENCIA. 1. PARTES CONTRATANTES: El Operador y la Sociedad Anónima Hondureña en que se constituya el adjudicatario. 2. OBJETO DEL CONTRATO: Su finalidad será la operación y administración de los cuatro Aeropuertos internacionales que conforman el Sistema Nacional Aeroportuario: Toncontín (Tegucigalpa), Golosón (La Ceiba), Juan Manuel Gálvez (Roatán) y Ramón Villeda Morales (San Pedro Sula). 3. CONTRAPRESTACION: La que las Partes consideren conveniente. 4. DURACION: El plazo de vigencia del Contrato estará subordinado estrictamente a la vigencia de la Concesión otorgada al Concesionario en el que participe el operador. 5. CAUSAS DE TERMINACION ANTICIPADA: 1) La resolución anticipada del Contrato de Concesión. 2) La declaración de insolvencia, quiebra, suspensión de pagos, liquidación o cualquier otro procedimiento similar contra el operador, o si éste realiza cesión de bienes en beneficio de sus acreedores. 6. CLAUSULA ESPECIAL. Ambas partes contratantes aceptan expresamente que SOPTRAVI podrá exigir directamente el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el operador, sin necesidad de consentimiento previo de las Partes. 7. OTRAS DISPOSICIONES: Establecimiento de los mecanismos necesarios para asegurar la transferencia de tecnología, know-how, propiedad intelectual, etcétera. En el caso de que el operador no sea una persona jurídica con experiencia en la operación, mantenimiento y explotación de Aeropuertos, sino una afiliada de tal persona jurídica, el operador deberá asumir la obligación de celebrar un Contrato con dicha persona jurídica por virtud del cual se provea de los medios técnicos necesarios para permitir al Operador ofrecer al Concesionario los servicios técnicos que éste necesita para cumplir el Contrato de Concesión. Asimismo, en dicho caso, el operador deberá asumir la obligación de continuar siendo afiliada de la persona jurídica con experiencia durante toda la vida de la Concesión. 8. RESOLUCION DE DISPUTAS: Cualquier disputa, controversia o reclamo que surja del Contrato será resuelto de acuerdo con los procedimientos de resolución de disputas

establecidos en el contrato de Concesión. 9. RATIFICACION: Las partes declaran su aceptación y conformidad con todos y cada uno de los artículos del Contrato y se obligan a su fiel y estricto cumplimiento. 10. LEY APLICABLE: El contrato se registrará e interpretará de conformidad con las leyes de la República de Honduras"

"APENDICE UNICO. DOCUMENTO DE ADHESION. El presente documento de Adhesión constituye parte integrante del contrato de Concesión que se integra en los documentos de la Licitación Pública Internacional de los Aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golosón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula), y supone la aceptación como parte contratante del referido Contrato de concesión. El presente documento de Adhesión, que ha sido inicializado por el adjudicatario, ahora recoge la firma de la sociedad hondureña constituida por el Adjudicatario, sin perjuicio de su aceptación íntegra y en todos sus términos del contrato de Concesión por efecto de su inicialización y su entrega del sobre B al que se refiere el Pliego de Condiciones de la Licitación Pública Internacional de los Aeropuertos de "Toncontín" (Tegucigalpa), "Golosón" (La Ceiba), "Juan Manuel Gálvez" (Roatán) y "Ramón Villeda Morales" (San Pedro Sula). Asimismo, el Documento de Adhesión recoge la firma del concedente en los términos referidos a continuación: 1. Concedente: La República de Honduras actuando en este acto a través de la Secretaría de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda ("SOPTRAVI"), debidamente representada en este acto por el Secretario de Estado. 2. Concesionario: Inter Airports, S.A., Sociedad Anónima, actuando en este acto a través de Raúl Torres Lazo, debidamente facultado al efecto. 3. Fecha: 10 de marzo del 2000. El Concedente: (F) El Concesionario: (F) En Tegucigalpa, M.D.C., República de Honduras"

ARTICULO 2.-El presente Decreto entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial La Gaceta.

Dado en la ciudad de Tegucigalpa, municipio del Distrito Central, en el Salón de Sesiones del Congreso Nacional, a los dos días del mes de mayo del dos mil

RAFAEL PINEDA PONCE
Presidente

JOSE ALFONSO HERNANDEZ CORDOVA
Secretario

ROLANDO CARDENAS PAZ
Secretario

Al Poder Ejecutivo,

Por Tanto Ejecútese.

Tegucigalpa, M.D.C., 25 de mayo del 2000.

CARLOS ROBERTO FLORES FACUSSE
Presidente Constitucional de la República

El Secretario de Estado en los Despachos de Obras Públicas, Transporte y Vivienda.

TOMAS LOZANO REYES