

## **APENDICE C:**

### **LINEAMIENTOS A CONSIDERAR EN UN CONVENIO DE ASISTENCIA MUTUA PARA REDUCCION DE VULNERABILIDAD Y DAÑOS EN LA INFRAESTRUCTURA DEL SECTOR TRANSPORTE EN CENTROAMERICA ANTE LA OCURRENCIA DE EVENTOS NATURALES PELIGROSOS**

#### **Introducción**

Los siguientes lineamientos intentan incluir cuestiones que deben ser discutidas y contempladas por los países de la región en caso que acuerden elaborar un convenio de asistencia mutua para la reducción de vulnerabilidad y daños en la infraestructura del sector transporte ante la ocurrencia de eventos naturales peligrosos. Al respecto, se propone una estructura o marco de cooperación complementado con aspectos técnicos y legales propios de los acuerdos de asistencia mutua en casos de desastres más las cláusulas típicas de acuerdos entre naciones.

La propuesta se basa en un marco de cooperación que posibilita la participación activa de los distintos niveles de gobierno y el sector privado. Para que un acuerdo de estas características sea eficaz es necesario contar con una autoridad regional coordinadora y representantes de las autoridades de transporte a todos los niveles con el fin que interactúen tanto en caso de emergencias como para implementar medidas de reducción de vulnerabilidad.

Para que la asistencia que se pretende facilitar sea posible es necesario que los Estados partes se fijen compromisos a cumplir en plazos determinados, los que se enumeran en la sección 12. Se prevé también en la sección 14 lo referente al costo de la asistencia de manera que las condiciones bajo las cuales la misma se presta queden en todo momento establecidas y plasmadas en un modelo de acuerdo que se redacte con posterioridad. Asimismo, y reconociendo la importancia de contar con recursos económicos, se sugiere en la sección 15 posibles fuentes de ingresos de fondos.

En lo relacionado a cuestiones legales propias de la asistencia internacional, se sugiere considerar como punto inicial de las discusiones, lo acordado por los Estados miembros de la OEA en la Convención Interamericana para Facilitar la Asistencia en Casos de Desastre. Como se mencionara en la sección 3.4.3, dicho instrumento contiene disposiciones aduaneras, normas para facilitar el traslado de bienes y personal que son el resultado de amplias discusiones de las que participaron como miembros de la OEA representantes de los países centroamericanos. El resto de las cláusulas propias de los acuerdos internacionales, se basan en lo que es usual en los convenios celebrados en el marco de la OEA y sólo intentan ser una propuesta inicial en las negociaciones que eventualmente se lleven adelante.

## **Consideraciones Generales y Cláusulas Básicas**

### **1. Definiciones**

Un primer artículo contendrá terminología y las definiciones que se convengan

### **2. Objetivo**

El propósito del convenio es facilitar la asistencia mutua entre los países centroamericanos, en especial los ministerios de transporte o equivalentes y autoridades aeroportuarias, portuarias y del sector vial, con el fin de implementar medidas de reducción de vulnerabilidad y desarrollar planes y procedimientos de emergencia que permitan restaurar en forma rápida el funcionamiento de la infraestructura aérea, portuaria y vial, no para facilitar la llegada de ayuda humanitaria, sino para preservar la base económica del transporte público y privado. Si bien el objeto del mismo es facilitar la asistencia para reducción de vulnerabilidad y emergencias causadas por eventos naturales, las partes pueden considerar extender su alcance a los denominados desastres tecnológicos.

### **3. Autoridad legal**

El convenio deberá contar con la participación de los distintos niveles de entidades involucradas en la administración de la infraestructura de transporte. Se considera de primer nivel a las autoridades públicas y privadas concesionarias encargadas de la administración de componente de infraestructura de puertos, aeropuertos y carreteras. El segundo nivel está integrado por las autoridades de aviación civil, autoridades portuarias y entidades nacionales con jurisdicción en el transporte de carreteras. El tercer nivel está constituido por los ministros de transporte o equivalentes y el cuarto por los ministros cargo de la economía y las relaciones internacionales y el poder ejecutivo nacional. En el ámbito regional, se considera esencial el papel de SIECA-COMITRAN, CEPREDENAC, COCESNA y COCATRAM.

### **4. Compromiso de cooperación**

Los Estados firmantes y las entidades adherentes se comprometen en la medida de sus posibilidades y recursos económicos a brindar asistencia en forma de suministro de recursos humanos y materiales necesarios con el fin de implementar tareas de reducción de vulnerabilidad y para evaluar daños, reparar, rehabilitar, reconstruir y remplazar componentes de infraestructura de transporte afectados por eventos naturales.

### **5. Sector Privado**

El sector privado tiene un papel importante que cumplir como entidades concesionarias de bienes y servicios de propiedad estatal, como propietarios y

administradores de componentes de infraestructura de transporte y en carácter de prestadores, bajo contrato, de bienes y servicios. Su participación activa debe ser estimulada teniendo presente que, en general el sector privado interviene cuando existen oportunidades de inversiones o negocios, cuando hay una expectativa cierta de reembolso o cuando se presentan beneficios adicionales como la oportunidad de hacerse conocer en el mercado local o algún tipo de reconocimiento publicitario. Se busca así involucrar al sector privado en una participación activa y permanente que exceda su papel de donante o prestatario de colaboraciones no remuneradas.

En este sentido, se invita al sector privado a través de sus asociaciones representativas o individualmente a adherir al compromiso expresado en el punto 4, mediante una declaración escrita que quedará depositada en la sede de la autoridad regional coordinadora. Tal adhesión, será considerada una aceptación no obligatoria de intervenir en la asistencia y en la red de información, considerando que una cooperación eficaz no se sustenta en compromisos obligatorios y exigibles, sino en el ánimo de las partes de participar voluntariamente basado en mutuas conveniencias y ventajas recíprocas.

En caso que las entidades adherentes presten asistencia en el marco del convenio, gozarán de los beneficios por él establecidos en materia de privilegios, beneficios aduaneros, traslado de bienes y personal y reembolso de gastos, surgiendo obligaciones exigibles, las que deberán plasmarse en un acuerdo entre la entidad asistente y el organismo estatal o privado asistido que establecerá las especificaciones de la ayuda brindada, una instancia conciliadora y el tribunal competente para entender en las disputas que pudieran surgir.

## **6. Organizaciones Gubernamentales Internacionales**

Las organizaciones gubernamentales Internacionales podrán adherirse al convenio y prestar asistencia en las condiciones y formas establecidas para los Estados.

## **7. Delegación**

Estimando fundamental la concreción de convenios subsectoriales y sectoriales generados y protagonizados por las autoridades de nivel 1 y 2, se considera conveniente delegar expresamente en ellos la capacidad de concretar convenios de intercambio de recursos para tareas de reducción de vulnerabilidad y evaluación de daños, reparación, rehabilitación, reconstrucción y remplazo de componentes esenciales de infraestructura, con la asistencia y autorización del poder ejecutivo nacional y los ministerios pertinentes y en estricto cumplimiento de las disposiciones del convenio.

## **8. Coordinación**

Es necesario establecer una autoridad regional coordinadora, la que debe actuar en relación directa con las autoridades nacionales de todos los niveles y con las instituciones regionales. Asimismo, cada subsector debe establecer puntos de contactos nacionales que hagan posible el proceso de asistencia. Las organizaciones o entidades del sector privado y organizaciones gubernamentales que adhieran al mismo, deberán designar también puntos de contacto.

En orden a determinar quien cumplirá el papel de autoridad regional coordinadora pueden analizarse las siguientes alternativas:

- Recurrir a una entidad multisectorial especializada como CEPREDENAC
- Crear un consejo integrado por las máximas autoridades de entidades regionales subsectoriales como COCATRAM, COCESNA y un eventual Subgrupo en materia de transporte terrestre de COMITRAN
- Crear una nueva entidad regional dentro del SICA especializada en transporte y manejo de desastres naturales

## **9. Funciones de la autoridad regional coordinadora**

Entre las posibles funciones de la autoridad regional coordinadora debe considerarse:

- Convocar y liderar el diálogo regional entre las autoridades de todos los niveles y subsectores
- Convocar a las entidades representativas del sector privado con el fin que participen en la cooperación.
- Administrar y mantener actualizada una base de datos, que consistirá en un registro o inventario de bienes y servicios disponibles en cooperación en la región y de proveedores privados de bienes y servicios
- Convocar y coordinar grupos de trabajo
- Liderar la búsqueda de fondos, identificando donantes y organizaciones internacionales interesadas en financiar proyectos para hacer efectivo el funcionamiento del convenio
- Desarrollar y revisar criterios técnicos regionales para reducción de vulnerabilidad de infraestructura de transporte
- Establecer procedimientos operacionales para efectivizar la asistencia por subsector y entre las autoridades de primer nivel

## **10. Proceso para solicitar asistencia en caso de emergencia**

Cada autoridad de nivel 1 y 2 trabajará en red con la base de datos descrita en el artículo anterior de modo de contar con información detallada sobre los bienes y servicios disponibles en la región. Una vez identificada la autoridad estatal o

privada en condiciones de brindar los recursos necesarios, el funcionario competente de cada aeropuerto, puerto o autoridad vial en cuya jurisdicción se necesite asistencia, previa notificación oral o escrita a las autoridades de nivel dos y tres, efectuará un pedido formal de asistencia. La solicitud de asistencia debe hacerse por escrito y contener:

- Descripción de los servicios, materiales y equipos solicitados
- Estimación de la cantidad y tipo de materiales, equipos, suministros y personal requeridos
- Estimación razonable del tiempo durante el cual la asistencia será necesitada
- Identificación de los mecanismos para financiar el costo de la asistencia requerida
- Lugar y fecha para que la parte que brinda la asistencia la haga efectiva

#### **11. Proceso para solicitar asistencia para implementar medidas de reducción de vulnerabilidad**

Una vez que se cuente con un inventario de las capacidades técnicas disponibles y las necesidades concretas en cuanto a reducción de vulnerabilidad de la infraestructura de transporte por cada subsector, las autoridades a todos los niveles, podrán solicitar asistencia, la que puede consistir en:

- Intercambio de expertos y especialistas
- Capacitación de personal
- Colaboración técnica en el desarrollo de proyectos concretos de reducción de vulnerabilidad
- Organización de seminarios, cursos, talleres, simposios y grupos de trabajo
- Organización de simulacros y ejercicios
- Asesoría en temas concretos como implementación de medidas de seguridad, elaboración de planes de emergencia, desarrollo de estudios de vulnerabilidad de componentes y de identificación de riesgo
- Intercambios de información como análisis de riesgo, registros de proveedores y otra que pueda contribuir a reducir la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte
- Formulación de proyectos conjuntos para diversos fines, entre ellos, solicitar préstamos a organismos multilaterales de crédito e implementar proyectos financiados por la cooperación internacional
- Acordar programas de actividades que serán parte integrante del convenio y que consistirán en cronogramas de trabajo.
- Cualquier otra modalidad de cooperación convenida entre las partes

## **12. Condiciones esenciales para que el proceso de asistencia funcione apropiadamente**

Se considera responsabilidad de cada subsector (autoridades de nivel 1 y 2), con la asistencia de las entidades regionales subsectoriales y del sector privado participante:

- Llevar adelante estudios sobre identificación de peligros y riesgos que puedan afectar la infraestructura del subsector y analizar las emergencias potenciales ante la ocurrencia de un evento natural
- Evaluar la existencia o no de recursos y su posible escasez para enfrentar una emergencia
- Efectuar análisis de vulnerabilidad de componentes esenciales
- Desarrollar un análisis detallado de los bienes y servicios que pueden necesitarse de proveedores extranjeros
- Elaborar un inventario de recursos (capacidades técnicas, materiales y equipos) por cada autoridad de nivel 1, que podrían ser utilizados para asistir a alguna de las partes del convenio
- Desarrollar y mejorar los planes y sistemas locales de manejo de emergencias

El convenio puede incluir tales condiciones en forma de compromisos que las partes deben asumir en ciertos plazos y condiciones que se negocien y acuerden.

## **13. Implementación**

Con el fin de hacer posible las condiciones señaladas en el punto anterior, es necesario desarrollar una serie de actividades, entre las que se destaca:

- Establecer un grupo de trabajo del sector transporte sobre reducción de vulnerabilidad y respuesta en caso de daños con el fin de revisar opciones y coordinar acciones entre los países interesados
- Se instruye a cada subsector a organizar sus propios grupos de trabajo
- Conformar grupos de trabajo entre los sectores públicos y privados con el fin de establecer oportunidades de cooperación, prestando atención especial a la identificación de áreas de posibles beneficios mutuos y con el fin de negociar puntos de interés entre los sectores. Las organizaciones que nucleen al sector privado como asociaciones comerciales, industriales y profesionales, pueden desempeñar un papel de liderazgo en el proceso
- Una vez que el inventario de recursos señalado en la sección 12 esté finalizado, deberá realizarse una reunión de los subsectores para revisar los resultados, intercambiar información y desarrollar procedimientos operacionales para asegurar una respuesta rápida y eficiente a un pedido de asistencia en el marco del convenio.

- Conforme surjan necesidades de recursos y entrenamiento, deberán desarrollarse intercambios técnicos entre los subsectores
- Interesar al sector privado para que establezca una red privada local o regional para manejo de crisis. Dicha red deberá compartir e intercambiar información en relación a formas de proteger al sector privado en caso de emergencias y llevar adelante actividades que fortalezcan las relaciones entre el sector económico, industrial y público

#### **14. Costo de la asistencia**

La asistencia se encuentra sujeta al principio de reembolso de costos, debiendo considerarse otras variantes como donaciones o intercambios. En tal sentido se pone a consideración de las partes el siguiente sistema:

- La entidad pública o privada que haya brindado asistencia, tiene el derecho a que la parte que la haya recibido, le reembolse lo correspondiente a pérdidas, daños o gastos ocasionados por la provisión de equipos, bienes o servicios en respuesta a un pedido formal de asistencia. La obligación de reclamar reembolso no existirá como tal si la parte asistente prestó asistencia sin que medie un pedido formal escrito por parte de la entidad asistida.
- La parte asistente, al responder al pedido de asistencia, deberá manifestar si prestará la misma sujeta a reembolso total o parcial o si lo hará en forma gratuita.
- En caso que se subordine la prestación de la asistencia al pago de un reembolso, previo al suministro de la asistencia, las partes deben establecer por escrito la suma aproximada del costo de la misma, las condiciones y los plazos en que los pagos se llevarán a cabo y designar una instancia conciliadora y el tribunal competente para reclamar judicialmente el monto acordado y adeudado.
- A fin de evitar las demoras que un acuerdo de estas características puede ocasionar y por tanto retrasar la asistencia, la autoridad regional coordinadora deberá redactar un acuerdo modelo que sea negociado y aceptado por los Estados partes. Las partes podrán también convenir acuerdos complementarios donde se establezcan uno o más medios de financiación estableciendo diferentes asignaciones de costos
- Cualquier otra entidad nacional o internacional, pública o privada, puede asumir en todo o en parte el costo de las pérdidas, daños u otros gastos originados en la asistencia y puede colaborar en la misma a través del suministro de equipos o servicios con carácter gratuito.
- Las partes que brinden la asistencia pueden renunciar expresamente al derecho de reclamar el reembolso.

- Con el fin de financiar la asistencia técnica mencionada en el punto 11, es posible recurrir al principio de costos compartidos. Ello implica que, cuando haya intercambio de personal, la entidad que envía cubrirá los gastos de transporte mientras que la parte receptora sufragará los gastos de alimentación, hospedaje y transporte local necesario para la ejecución de programas y proyectos. Los honorarios de los funcionarios de las entidades involucradas en la asistencia se solventarán con el patrimonio de las mismas.

## **15. Mecanismos financieros**

Será obligación de la autoridad regional coordinadora, de las entidades regionales y de las autoridades a todos los niveles, identificar mecanismos para financiar las actividades desarrolladas bajo el convenio. Entre ellos se puede contemplar:

- Recursos de los Fondos Nacionales de Emergencia
- Fondos de seguros
- Donaciones para proyectos
- Créditos otorgados para proyectos
- Recursos operativos del presupuesto del Ministerio de Transporte o equivalente
- Recursos operativos de las entidades nacionales a cargo de cada subsector
- Recursos provenientes de los ingresos por prestación de servicios por parte de aeropuertos, puertos y entidades con jurisdicción en el transporte terrestre
- Ingresos generados mediante la creación de una nueva tasa o impuesto o un incremento de los existentes con el fin de destinarlo a hacer efectivo el funcionamiento del convenio
- Identificación de mecanismos para financiar actividades descritas en el convenio dentro del presupuesto operativo de las empresas del sector privado, por ejemplo, seguros y créditos especiales

## **16. Disposiciones aduaneras**

Los Estados partes deben considerar incluir en el convenio, la reducción o eliminación de derechos de importación, impuestos o gravámenes similares sobre los bienes y servicios que se ingresen al país con el fin de ser destinados a mitigación de daños o reducción de pérdidas. Asimismo deben facilitar el tráfico de bienes y personas con el fin de prestar asistencia en caso de emergencias. Dichas medidas pueden considerarse en el marco del Código Aduanero Centroamericano.

En tal sentido se sugiere contemplar como posibilidad y con las modificaciones del caso, lo dispuesto al respecto por la Convención Interamericana para Facilitar la Asistencia en Casos de Desastre<sup>1</sup>:

. . .

" Artículo V  
Medios de transporte, equipos y abastecimientos

Los medios de transporte, equipos y abastecimientos, debidamente identificados, enviados por los Estados Partes para actividades de asistencia podrán entrar, transitar y salir del territorio del Estado auxiliado. Igualmente podrán transitar por el territorio de los Estados Partes que deban cruzar para la prestación del auxilio. En los casos contemplados anteriormente estarán exonerados de pagar impuestos, tasas o cualesquiera otros tributos. De igual manera, en los casos antes mencionados, el Estado auxiliado o el de tránsito pondrán su mejor empeño en agilizar o en su caso dispensar las formalidades aduaneras, y en facilitar el tránsito de tales medios de transporte, equipos y abastecimientos . . . "

## **17. Disposiciones relativas a vías de acceso y tránsito, protección del personal que presta la asistencia, reclamaciones e indemnizaciones**

Se recomienda considerar lo acordado en la Convención Interamericana para Facilitar la Asistencia en Casos de Desastre en sus artículos VI a XIII. Se trata de cláusulas que son de estilo, con algunas variantes, en los convenios de asistencia humanitaria.<sup>2</sup>

. . .

"Artículo VI  
Vías de acceso y de tránsito  
El Estado auxiliado tendrá el derecho de indicar las vías de acceso y los lugares de destino final de los medios de transporte, equipos y abastecimientos. El Estado de tránsito tendrá también el derecho de indicar las vías de tránsito de tales medios de transporte, equipos y abastecimientos.

Artículo VII  
Personal

---

<sup>1</sup> De manera similar regulan la cuestión: OCHA-OMA, Acuerdo Modelo Bilateral entre las Naciones Unidas y un Estado (hipotético) integrantes del sistema de las Naciones Unidas sobre las medidas para acelerar la importación, exportación y tránsito de los envíos de socorro y los efectos personales de los miembros de los equipos de socorro en casos de desastre y emergencia (sección 2.4.4), artículo 9 de la Convención de Tampere (sección 3.4.5) y artículo 7(3) del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (sección 3.2.1.2.1).

<sup>2</sup> Los principios allí dispuestos son adoptados en general y con variantes mínimas en los convenios de asistencia humanitaria. Al respecto, ver Sección IX del Modelo de Acuerdo para el Empleo de los RHA en el Territorio del País Afectado, incluido en el documento SICA, 2000, Artículo 5, privilegios, inmunidades y facilidades, en la Convención de Tampere, Parte III, Marco Legal y Procedimientos, Guidelines on the Use of Military and Civil Defence Assets in Disaster Relief (United Nations, DHA-Geneva, Project DPR 213/3 MCDA, May, 1994).

- a. El personal del Estado auxiliador, en adelante denominado "personal de auxilio," podrá entrar, transitar y abandonar el territorio del Estado auxiliado y del Estado de tránsito que sea parte de esta Convención, según sea necesario para cumplir su misión. A estos efectos, cada Estado Parte proporcionará a dicho personal los documentos y facilidades migratorias necesarias, conforme a la legislación del Estado respectivo.
- b. El Estado auxiliador y el Estado auxiliado harán todos los esfuerzos posibles para proporcionar al personal de auxilio documentación u otros medios que permitan su identificación en tal carácter.

#### Artículo VIII

##### Áreas restringidas

Los Estados Partes, en la aplicación de esta Convención, deberán respetar las áreas restringidas así designadas por el Estado auxiliado.

#### Artículo IX

##### Apoyo del Estado auxiliado

El Estado auxiliado procurará ofrecer el apoyo que sea necesario al personal de auxilio, la asesoría e información pertinentes y, de ser indispensable, servicios de traducción e interpretación.

#### Artículo X

##### Riesgos

Los Estados Partes que presten auxilio harán todos los esfuerzos a su alcance para proporcionarlo con pericia y evitar negligencia, sin que ello implique garantía de que no ocurrirán daños.

#### Artículo XI

##### Protección al Personal de auxilio

- a. El personal de auxilio que haya sido debidamente notificado al Estado auxiliado y aceptado por éste y por las respectivas Autoridades Nacionales Coordinadoras no estará sujeto a la jurisdicción penal, civil ni administrativa del Estado auxiliado por actos relacionados con la prestación de asistencia.
- b. Lo dispuesto en el inciso (a) no se aplicará a actos ajenos a la prestación de la asistencia ni, tratándose de acciones civiles o administrativas, a faltas intencionales de conducta o negligencia grave.
- c. El Estado auxiliado, de conformidad con su derecho interno, podrá extender el trato prescrito en el inciso (a) de este artículo a sus nacionales o sus residentes permanentes que formen parte del personal de auxilio.
- d. El personal de auxilio tiene el deber de respetar las leyes y reglamentaciones del Estado auxiliado y de los Estados de tránsito. El personal de auxilio se abstendrá de llevar a cabo actividades políticas u otras incompatibles con dichas leyes o con las disposiciones de la presente Convención.
- e. Las acciones judiciales emprendidas contra el personal de auxilio o contra el Estado auxiliador serán conocidas y podrán ser resueltas en los tribunales del Estado auxiliado.

#### Artículo XII

##### Reclamaciones e Indemnización

- a. El Estado auxiliado renuncia a cualquier reclamación por daños o perjuicios que pudieran plantearse contra el Estado auxiliador o contra el personal de auxilio como consecuencia de la prestación del auxilio.

b. El Estado auxiliado subrogará al Estado auxiliador y al personal de auxilio en caso de reclamaciones por daños o perjuicios que surjan del cumplimiento de la prestación del auxilio que pudieran ser planteadas contra el Estado auxiliador o contra el personal de auxilio por terceras partes.

c. El presente artículo no se aplicará a actos ajenos al cumplimiento de la prestación de auxilio ni a faltas intencionales o negligencia grave.

d. El Estado auxiliador y el Estado auxiliado que resulten afectados colaborarán estrechamente entre sí a fin de facilitar la resolución de las reclamaciones o procesos judiciales a que se refiere este artículo.

e. El Estado auxiliado podrá contratar un seguro para responder por los presuntos daños que pudiere ocasionar el Estado auxiliador o el personal de auxilio.

#### Artículo XIII

Las disposiciones previstas en los artículos XI y XII podrán ser modificadas por acuerdo expreso entre el Estado auxiliador y el Estado auxiliado”.

### **18. Acuerdos Suplementarios**

Ninguna disposición del presente convenio será incompatible con el derecho de los Estados partes de acordar convenios suplementarios ni afectará las obligaciones internacionales contraídas

### **19. Firma**

El presente convenio será negociado y abierto a la firma de los Estados centroamericanos de Costa Rica, Guatemala, Honduras, El Salvador, Nicaragua y Panamá y sujeto a ratificación. Es posible considerar también la adhesión por parte de otros Estados al convenio, decisión que implicaría revisar el papel que se asigna a las organizaciones regionales.

### **20. Ratificación**

El presente convenio estará sujeto a ratificación. Los instrumentos de ratificación y adhesión, quedarán depositados en la entidad regional que se designe como coordinadora.

### **21. Reservas**

Los Estados partes podrán formular reservas al momento de firmarlo, ratificarlo o adherir a él, siempre que no sean incompatibles con el objeto y propósito del mismo y versen sobre disposiciones específicas.

### **22. Entrada en vigencia**

El convenio entrará en vigencia el trigésimo día a partir de la fecha en que haya sido depositado el segundo instrumento de ratificación. Para cada Estado que

ratifique el convenio o adhiera a él, después de haber sido depositado el segundo instrumento de ratificación, el convenio entrará en vigencia el trigésimo día a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.

### **23. Vigencia**

El presente convenio regirá indefinidamente, pero los Estados partes podrán denunciarlo. El instrumento de denuncia será depositado en la sede de la autoridad regional coordinadora. Transcurrido un año, contado a partir de la fecha de depósito del instrumento de denuncia, el convenio cesará en sus efectos para el Estado denunciante, quedando subsistente para los demás Estados Partes.

### **24. Solución de Controversias**

Toda controversia entre dos o más Estados partes respecto a la aplicación o interpretación del presente convenio, deberá ser decidida por las vías reconocidas en el Derecho Internacional.