

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

### “Régimen internacional del transporte marítimo de líneas regulares”

Laura Marcela de la Fuente / Licenciada en Geografía (UNLu)

#### Introducción

El transporte internacional de bienes se realiza principalmente a través del tramo marítimo del sistema de transporte mundial. Las principales rutas marítimas internacionales vinculan los tres centros mundiales donde resulta vital su interconexión, estos son América del Norte, Europa Occidental y Oriente Lejano. Para completar el esquema de circulación del tráfico marítimo mundial se hace fundamental contar con la posibilidad de transitar por los canales de Suez y de Panamá.

Desde el punto de vista de los acuerdos y normas necesarios para mantener la fluidez en la circulación de bienes, lejos de encontrarse desordenado, el transporte marítimo se conforma sobre la base de compromisos de cooperación entre intereses privados y estatales. Estos acuerdos denominados *conferencias marítimas* disponen los servicios necesarios para atender el transporte de las grandes líneas marítimas, para luego dar origen al esquema de tráfico que antes mencionamos. Pero las fusiones y el surgimiento de otros tipos de alianzas se ha transformado en las últimas décadas, dando lugar a enormes consorcios transnacionales que concentran varios eslabones del transporte internacional.

En 1964 con la perspectiva de sentar un “nuevo orden económico internacional” las Naciones Unidas convocan a una Conferencia sobre el Comercio y el Desarrollo (UNCTAD), constituyéndose en un órgano permanente de dicha organización. Esta Conferencia advirtió las dificultades para la integración al sistema internacional de transporte de los países denominados *en desarrollo*, y propició la firma de acuerdos para guiar la expansión del comercio de manera que los pequeños Estados Nacionales se beneficien de los servicios del transporte marítimo regular tanto como los países *desarrollados*. Estos acuerdos a los que nos referiremos a continuación contemplan la cooperación entre empresas privadas y Estados Nacionales. A estos últimos se les otorga una participación a través de una reserva para el transporte de cargas bajo pabellón nacional, la tutela del convenio por las autoridades correspondientes y el beneficio de contar con los servicios a través de las líneas regulares del transporte marítimo.

Hasta fines de la década de 1980 Argentina participaba, con la empresa estatal de línea de bandera: Empresa Líneas Marítimas Argentinas S.A. (E.L.M.A.), como miembro de varias conferencias marítimas, y cubría con sus buques siete líneas marítimas regulares que proyectaban al país en el exterior. La liquidación de ELMA, con todo su significado y sus bienes, y la falta de empresas de capitales nacionales, ha producido la resignación de la participación del país en el correspondiente plano internacional.

#### El transporte y tráfico marítimos

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

El servicio de *transporte marítimo de línea regular*<sup>1</sup> se organiza en *rutas de línea regular*, ofreciendo cobertura mundial a los distintos puertos establecidos con anticipación en el itinerario. De esta manera se pueden administrar, de manera aproximadamente precisa, los tiempos para el traslado de los bienes, facilitando la conexión entre los puertos de los países localizados en la ruta marítima.

El desarrollo de este esquema de conectividad intercontinental sumado a la utilización del *contenedor*, un avance técnico para agilizar la manipulación de la carga, hicieron posible los denominados servicios *just in time* y el transporte *puerta a puerta*. Esta combinación de especialización en la carga y precisión en los tiempos de traslado son las herramientas fundamentales del *transporte intermodal*, pues con un operaciones simples y sistematizadas y la minimización de tiempos, un contenedor puede ser transportado por mar, llegar al puerto y en esa misma operación de descarga, encaminarlo por camión o tren y dirigirlo finalmente o transbordarlo para entregarlo luego al punto donde se desconsolidará su contenido.

La combinación en los modos de transporte produjeron la expansión de los intereses de las empresas del *tramo marítimo del transporte* hacia los otros eslabones de la cadena de transporte, y algunas empresas navieras han acaparado varios tramos, quedando el transporte marítimo como una parte de su negocio.

Los servicios de línea regulares se complementan además con otro tipo de servicios denominados ocasionales o irregulares, denominados técnicamente como *servicios tramp*. Estos no se ordenan de acuerdo a reglas preestablecidas, sino que compiten libremente con los servicios organizados en las líneas. Cuando el transporte de las cargas por mar excede a la capacidad de tienen los buques en los servicios regulares, de modo excepcional, son contratados buques de los *armadores independientes*<sup>2</sup> de manera que la contratación de los se encuentra librada al momento en el cual se vuelven necesarios.

### Los acuerdos de cooperación

La explotación de los servicios regulares de transporte marítimo queda determinada mediante acuerdos, normas y convenios de distinta índole, alguno de los cuales se formalizan en documentos y otros no se encuentran escritos. Estos acuerdos son integrados por actores de distinta importancia, desde pequeños armadores, grupos de armadores organizados en cámaras y consorcios de relevancia.

Los acuerdos para los tráficos regulares de bienes datan de la segunda mitad del siglo diecinueve, cuando en 1875 en el marco del comercio colonial entre Inglaterra e India, se estableció la primera conferencia marítima denominada “Conferencia de Calcuta”, la cual aun se encuentra en vigencia. La segunda mitad del siglo diecinueve constituye una época clave en la expansión del transporte marítimo y del comercio internacional, ya que se estaba produciendo una transición hacia un cambio sustancial en los elementos de propulsión del transporte marítimo, reemplazándose definitivamente la propulsión a vela por la propulsión a vapor. Con este avance en la navegación comercial se lograba la conexión entre mercados de producción y consumo en tiempos de navegación más o menos estables, de manera que los servicios comenzaban a tener una cierta regularidad.

El propósito fundamental que dio origen a las conferencias marítimas fue prevenir la competencia ruinosa entre armadores (propietarios de los buques), y establecer servicios más o menos regulares que beneficiaran a armadores y clientes de manera de repartir las ganancias y las pérdidas que se generaran por las demoras o la falta de disponibilidad de bodegas en los buques. Este aspecto tiene un punto muy particular, ya que la potencia marítima iniciadora de este tipo de servicios fue quien dirigió su política comercial bajo los principios del libre mercado.

En este contexto surgen los primeros acuerdos entre armadores y cargadores, que se reunían en *conferencias marítimas* para acordar las condiciones de traslado y las tarifas de los fletes; y estos acuerdos se fueron generalizando y extendiendo en todo el mundo, hasta que en 1980 los acuerdos formales ascendían a 350.

<sup>1</sup> *Liner shipping*, por su expresión en inglés. Cf. Tesouro de puertos y costas (1997)

<sup>2</sup> Para referirse a los armadores que compiten por fuera de las conferencias marítimas. El término utilizado en la jerga, en inglés es *outsider*. Cf. Tesouro de puertos y costas (1997)

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

En el ámbito de la Organización de Naciones Unidas se convoca en la década de 1960 a establecer políticas para conformar un nuevo orden económico internacional<sup>3</sup>, procurando la expansión del comercio internacional y a su vez la promoción de los países en desarrollo. En 1964 se establece la Conferencia de Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD), y ya en funcionamiento este órgano permanente de la ONU, y luego de su segunda sesión, se necesitaron dos años de negociaciones y discusiones previas a fin de acordar un Código de Conducta para Conferencias de Línea, un documento integrado por siete capítulos, un anexo y tres resoluciones, en el cual se establece el fundamento para la regulación de las conferencias marítimas de línea regular, al cual se adhieren con su firma 83 Estados miembros el 6 de Abril de 1974.

La entrada en vigencia del código se produjo recién en 1984, cuando 24 Estados miembros de Naciones Unidas que concentraran el 25% del tonelaje mundial comprometido en el transporte marítimo internacional firmaran la convención.

El Código de Conducta define a una *conferencia de línea* como

“un grupo de dos o más transportistas u operadores de buques que proveen servicios internacionales de línea regular para el transporte de carga en una ruta particular o rutas dentro de límites geográficos específicos, los cuales tienen un acuerdo o arreglo, cualquiera fuera su naturaleza, dentro de la estructura en la cual ellos operan bajo tarifas de fletes comunes o uniformes y cualquier otra condición acordada con respecto a la provisión de los servicios de línea.”<sup>4</sup>.

El Código de conducta tomaba en consideración las necesidades y problemas de los países en desarrollo de aquellos años, a fin de conseguir que sean servidos adecuadamente en su comercio exterior, por ello la insistencia en ordenar la expansión del comercio marítimo mundial, como así también balancear los intereses entre proveedores y usuarios de los servicios marítimos de línea regular.

### La influencia de las regiones nodales

El 80% del comercio mundial se encuentra concentrado en 25 países del sistema internacional<sup>5</sup>. Asimismo los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) controlan las dos terceras partes de la flota de buques portacontenedores, los que transportan el 75% del valor del total de bienes comerciados mundialmente.

Las líneas marítimas entre las cuales se producen los mayores intercambios son la Transpacífica, la Transatlántica y Europa-Oriente Lejano, las cuales articulan a las regiones nodales del comercio internacional. Entre estas regiones se establece un fuerte vínculo en el intercambio de bienes, convergiendo en ellas los flujos del comercio internacional, éstas son América del Norte, Europa Occidental y Asia del Este. Estos nodos son integrados por Estados Nacionales que cuentan con la capacidad de propiciar la puesta en vigor de regulaciones en materia marítima comercial. Pero así como cuentan con dicha capacidad, dentro del sistema de conferencias marítimas también tienen la capacidad de modificar los reglamentos o incluso propiciar su derogación.

Los sistemas de regulación del transporte marítimo en el contexto mundial actual responden básicamente a dos modelos, ellos son el americano cuyos documento básico son la *Shipping Act* de 1984 y sus enmiendas contenidas en la *Ocean Shipping Reform Act* de 1998. Ambas actas de regulación del transporte marítimo estimulan el comercio exterior de los Estados Unidos de Norteamérica, y promueven la competencia contemplando la posibilidad de utilizar como herramientas para estos fines la libre asociación de los armadores al sistema de conferencias marítimas. Asimismo contemplan la articulación de los tramos marítimos y terrestres del transporte intermodal coordinando la fijación de tarifas integrales para facilitar la circulación de la carga y los servicios puerta a puerta.

El otro modelo al que nos referimos es el que propone la Unión Europea, de neto corte proteccionista hacia sus Estados miembros. En el Tratado de la Unión Europea se “...prohíbe cualquier acuerdo o práctica concertada entre empresas que pueda afectar al comercio entre los Estados miembros y que tenga

<sup>3</sup> Carbaugh, R. (1999) Pág 217; French Davis y Tironi (1981) Pps. 8-9

<sup>4</sup> Naciones Unidas, UNCTAD (1974). Anexo I. Pág 4.

<sup>5</sup> El Atlas de Le Monde (2006). Pág 90.

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

por objetivo o efecto la prevención, la restricción o la distorsión de la competitividad dentro del mercado común”<sup>6</sup>. En este contexto en 2007 el Comité Económico y Social Europeo propuso derogar los Reglamentos número 954/79 y número 4056/86. El primero de ellos hace referencia a “la ratificación por parte de los Estados miembros del Convenio de las Naciones Unidas relativo a un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, o a la adhesión de dichos Estados al Convenio”<sup>7</sup>, aunque su derogación no implica la obligatoriedad de los Estados miembros a renunciar a su adhesión al Código de Conducta. El Reglamento 4056/86, vigente desde 1987, aplicaba exenciones a la normativa comunitaria para los consorcios formados por países miembros de la Unión Europea, siempre que éstos no causaran algún perjuicio a algún actor comunitario, y se permitía entonces a las conferencias marítimas de línea fijar los precios y regular la capacidad bajo ciertas condiciones<sup>8</sup>. La derogación de los dos reglamentos en 2006 disponía que la entrada en vigor fuera en octubre de 2008.

Como se resalta en el dictamen del Comité Económico y Social Europeo del 11 de julio de 2007 en el punto 4.2 habrá que considerar a partir de este momento cuáles podrán ser las repercusiones en materia jurídica y política, y los inconvenientes prácticos que se deriven de la adopción de dicha resolución.

### El rol de las fusiones y mega-alianzas

Las regiones nodales tienen una gravitación adicional vinculada con el comercio internacional, pues cuentan con los servicios de las principales empresas que articulan los eslabones de las cadenas logísticas.

Los servicios marítimos que utilizan al contenedor como herramienta del transporte dan origen a una necesidad de actualizar los acuerdos en materia de transporte. El transporte de un contenedor puede implicar varios transbordos, articulando de esta manera varios modos y medios de transporte. Esta particularidad de mantener la circulación sin “romper” la cadena de carga, se complementa ineludiblemente con un sistema formal de documentación a fin de reducir los tiempos de traslado al mínimo. Este elemento formal es contemplado en la legislación de los Estados Unidos como mencionamos arriba.

Durante las dos últimas décadas se han generado procesos de fusiones, adquisiciones y alianzas entre grandes empresas y consorcios originarios de estos centros mundiales de comercio, y la mayor parte de estos acuerdos han tenido como protagonistas grupos dedicados al transporte de contenedores. El trabajo realizado por Pierre Cariou, resume las principales fusiones y sus implicancias en la organización del transporte marítimo de contenedores entre 1995 y 2003<sup>9</sup>. Entre sus conclusiones se menciona la concentración de la capacidad de transporte, y fenómenos tanto de cooperación como de competencia entre operadores portuarios, armadores, cargadores y agentes de seguros marítimos. Desde la década de 1980 estos procesos se percibían como ineludibles, y se refleja en las discusiones que comenzaron a plantearse en los ámbitos académicos dedicados a tratar la problemática del transporte marítimo<sup>10</sup>.

Además de la adecuación de la legislación han tenido que ser modificados los espacios portuarios para albergar a buques que incrementaron sus dimensiones, y consecuentemente, su capacidad de carga. Este elemento de las cadenas logística se suma a la dinámica antes señalada, y varios de los consorcios que tienen inversiones en el tramo del transporte marítimo son además inversores de las terminales marítimas, entre otros podemos mencionar los casos de APM-MAERSK y P&O (adquirido por Maersk), Mediterranean Shipping Company (MSC), TUI- Hapag Lloyd, K-Line, Evergreen Group y MOL.

### Los Estados y las líneas marítimas regulares

El Código de Conducta de la UNCTAD favorece a los países en desarrollo, otorgándoles una posición de privilegio respecto a la parte de la carga a transportar por sus flotas de bandera nacional entre dos países de una conferencia de línea. En el artículo 2 del Código se estipula que entre dos países cuyo

<sup>6</sup> GONZALEZ LAXE, F. (2004)

<sup>7</sup> Unión Europea, Comité Económico y Social Europeo (2007) Pág. 1.

<sup>8</sup> Unión Europea, Reglamento (CE) n° 1419/2006. del Consejo, de 25 de septiembre de 2006.

<sup>9</sup> CARIU, Pierre (2008)

<sup>10</sup> Institute of Shipping Economics Bremen. (1984). *Cf en particular KRZYZANOWSKI, M.: “Liner shipping companies under changing market conditions”*. Pps. 88-95.

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

comercio exterior se lleve a cabo por medio de una conferencia tienen iguales derechos a participar de los fletes y el volumen del tráfico generado por su intercambio en dicha conferencia, y en el caso de utilizar buques de terceros países podrían tener derecho de adquirir una parte significativa, tal como el 20% en el flete y volumen generado por dicho intercambio. En el caso de que un país no tuviera buques de bandera para participar con ellos en esa conferencia, la parte del intercambio que no puede transportar es distribuida entre los miembros de la conferencia en proporción a su participación. Es decir, que se aplica en el primer caso el principio de reserva de cargas a las flotas nacionales, de acuerdo a una fórmula denominada 40-40-20.

Durante los años sesenta los países en desarrollo reclamaban ante la Organización de Naciones Unidas su participación en el comercio mundial en igualdad de condiciones a los países desarrollados y en este contexto se crea la UNCTAD. Por aquellos años en nuestro país se fusionan la Flota Mercante del Estado y la Flota Argentina de Navegación de Ultramar<sup>11</sup>, dando origen en 1959 a la empresa estatal de línea de bandera dedicada al transporte marítimo, que bajo el nombre Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA) fue concretada finalmente en 1960. En 1972 ELMA se transforma en una Sociedad Anónima, y tal como lo expresa su documento de creación comienza a incorporar buques a su flota para cubrir los servicios de línea regular. Estos servicios regulares se encontraban extendidos a la Línea al Norte de Europa, Reino Unido, Escandinavia y Báltico, Línea al Mediterráneo, Línea a la Costa Este de los Estados Unidos y Canadá, Línea al Golfo de México y Brasil, Línea al Caribe y Cuba, Línea al Pacífico, Línea a Asia y Oceanía, Línea a Medio Oriente y Línea al África, además de tener sus servicios para el transporte de carga refrigerada y servicios tramp.

La incorporación de la empresa ELMA S.A. al sistema de Conferencias Marítimas fue de gran beneficio para proyectar los intereses nacionales en el sistema de cooperación internacional. Este instrumento de la política naviera nacional, como indicaba su estatuto, puede apreciarse en la participación que la empresa tenía como miembro en más de treinta acuerdos de tarifas y conferencias marítimas que vinculaban al país con el exterior, entre ellos la Conferencia de fletes Río de la Plata a Europa, la Conferencia Sud América (CONSA), el acuerdo sobre *reefer*<sup>12</sup> Sudamérica- Oeste del Mediterráneo, Conferencia de Fletes Inter.-Americana, Acuerdo de tarifas de cargas refrigeradas Continente europeo/Costa Este de Sudamérica, entre otros. En varios de dichos acuerdos la empresa ejercía el Secretariado de la Conferencia con sus oficinas en Buenos Aires, tal como lo prevé el código de Conducta para las Conferencias Marítimas de Línea Regular en los artículos 20 y 21, cuando recomienda establecer una oficina central y una representación a nivel local en los países cuyo comercio sea servido por una conferencia, e incluso la delegación de los poderes necesarios a sus representantes.

Como miembro de dichas Conferencias tenía un lugar dentro de las decisiones adoptadas, y el país se beneficiaba con aquel porcentaje de transporte de cargas con buques de bandera en el intercambio comercial por vía marítima. Otro elemento de proyección en el exterior con el que se contaba eran las oficinas de representación en los países con los cuales se mantenían relaciones económicas.

La liquidación de la empresa trajo como consecuencia la pérdida de bienes tangibles que resultan difíciles de recuperar, sobre todo en momentos como los actuales, cuando el discurso se centra en la reestatización de las empresas privatizadas en la década de los años noventa, o la recomposición de aquellos elementos que constituyeron la base de desarrollo del país. Pero es de suma utilidad valorar los bienes intangibles que se perdieron con la liquidación de ELMA, pues en el discurso diario poco se mencionan, ellos son el servicio regular de transporte marítimo con buques de bandera nacional y el lugar en los distintos acuerdos de fletes ante las múltiples conferencias marítimas en las cuales el país participaba, ambos constituyen un elemento de poder naval que las potencias mundiales mantienen para la proyección de los intereses nacionales.

---

<sup>11</sup>La Flota Mercante del Estado fue creada en 1941 para explotar y administrar los buques mercantes italianos inmovilizados en nuestros puertos y adquiridos al Gobierno Italiano. Mientras que los buques de la Flota Argentina de Navegación de Ultramar fueron adquiridos en 1949 a la Compañía Argentina de Navegación Dodero S.A.

<sup>12</sup> El término se refiere al transporte de cargas refrigeradas.

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

### A modo de conclusión

El intercambio marítimo mundial se ha concentrado en tres regiones desde mediados del siglo pasado, y durante las décadas de los años sesenta y setenta este proceso ha producido una reacción en los países denominados “en desarrollo”, los cuales intentaron ostentar una posición más favorable en el sistema de transporte marítimo mundial.

Los mecanismos implementados desde los organismos internacionales tendieron a la compensación de las brechas surgidas por las disparidades en el desarrollo de los Estados. Las acciones tomadas desde entonces fomentaron el surgimiento de regulaciones internacionales, sentando las bases para promover a los Estados en desarrollo, estimular la cooperación y los intercambios comerciales entre las regiones más favorecidas y los centros dinámicos del comercio internacional.

A más de veinte años de la implementación de un Código de Conducta sobre Conferencias Marítimas, algunas de las potencias comerciales se replantean su alcance, y en lo que respecta al escenario actual, los servicios marítimos de línea regular se han transformado, concentrándose en grandes alianzas transnacionales. En particular se puede observar en aquellos servicios dedicados al transporte de contenedores, pues constituyen la expansión más notoria de las últimas décadas.

La transición hacia grandes consorcios de transporte multimodal se produjo en un marco de articulación de las regiones más dinámicas de la economía mundial. Esto otorga actualmente muchas más ventajas a los actores que dominan varios eslabones de las cadenas logísticas, integrando al transporte marítimo con otros medios de transporte terrestre. La expansión de sus intereses ha hecho surgir alianzas estratégicas, de manera que el control de la cadena de transporte en varios de sus modos hace posible los *servicios puerta a puerta*. Esta estrategia complementada con el transporte marítimo regular permite el dominio de los tiempos de traslado de las cargas, y los *servicios just in time* que en la introducción mencionáramos.

Por otra parte, en el contexto de promoción de los países en desarrollo se crea en nuestro país la empresa estatal de bandera ELMA, que en las décadas de los años sesenta, setenta y ochenta participaba como actor relevante en las discusiones sobre los acuerdos de fletes. Con la liquidación y la falta de reemplazo de los buques de bandera nacional, el país ha perdido la posibilidad de articularse como actor en el sistema de comercio internacional. Los cambios en el transporte marítimo son rápidos y exigen estar actualizados para competir en una economía globalizada, pero la falta de desarrollo de una flota de bandera aparta toda posibilidad de reclamar una posición, aunque ésta fuese mínima, ante los foros internacionales donde se discuten los temas marítimos.

### Bibliografía

CARBAUGH, Robert J. (1999): **Economía Internacional**. Buenos Aires, Thomson Editores. 499 páginas. Título original en inglés: *International Economics*, Western College Publishing, 1998. 6th Edition.

CARIOU, Pierre (2008): “Liner shipping strategies: an overview”. En: *International Journal of Ocean Systems Management*. Vol. 1, No. 1, 2008 Pps. 2-13. Fuente: <http://inderscience.metapress.com/app/home/contribution.asp?referrer=parent&backto=issue,1,7;journal,1,1;linkingpublicationresults,1:121089,1>

FRENCH-DAVIS, Ricardo y TIRONI, Ernesto; Comps. (1981): **Hacia un nuevo orden económico internacional. Temas prioritarios para América Latina**. México. Fondo de Cultura económica.

GONZÁLEZ LAXE, Fernando (2004): “Los nuevos desarrollos portuarios”. Ponencia presentada en el I Congreso Internacional de Transporte: Los retos del transporte en el Siglo XXI. Castellón, España, 4 al 6 de mayo. Fuente: [www.udc.es/iuem](http://www.udc.es/iuem)

INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS BREMEN (1984) Dr. BETH, Hans L.: **Conference Report International Symposium on Liner Shipping III**. Bremen. Book Series Number 9.

# IV Congreso de Relaciones Internacionales

La Plata, República Argentina, 26, 27 y 28 de noviembre de 2008

## Séptimas Jornadas de Medio Oriente

NACIONES UNIDAS, Conferencia sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) (1974): **Convención sobre un Código de Conducta para Conferencias Marítimas de Línea**. 13 ILM 910, Ginebra, 6 de Abril de 1974.

REINO DE ESPAÑA, Ministerio de Fomento, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (1997): **Tesoro de puertos y costas**. Ente público Puertos del Estado. s/l.

UNIÓN EUROPEA, Comité Económico y Social Europeo (2007): “Conferencias marítimas – Convenio de las Naciones Unidas”. Dictamen del Comité Económico y Social Europeo. Bruselas 11 de julio.

\_\_\_\_\_, Reglamento (CE) n° 1419/2006 del Consejo, de 25 de septiembre de 2006, que deroga el Reglamento (CEE) n° 4056/86 por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos y se modifica el Reglamento (CE) n° 1/2003 ampliando su alcance con objeto de incluir el cabotaje y los servicios internacionales de tramp. Fuente: [http://www.boe.es/g/es/bases\\_datos/doc.php?coleccion=iberlex&id=2006/81813](http://www.boe.es/g/es/bases_datos/doc.php?coleccion=iberlex&id=2006/81813)

### Otras fuentes

El Atlas Le Monde diplomatique II (2006). Edición Cono Sur.