

Quito, D.M., 20 de noviembre de 2025

CASO 16-25-TI

EL PLENO DE LA CORTE CONSTITUCIONAL DEL ECUADOR, EN EJERCICIO DE SUS ATRIBUCIONES CONSTITUCIONALES Y LEGALES, EMITE EL SIGUIENTE

DICTAMEN 16-25-TI/25

Resumen: La Corte Constitucional dictamina que la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos” y el “Protocolo para la Modificación de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento” no requieren aprobación legislativa previo a su denuncia, al no encuadrarse en ninguna de las causales del artículo 419 de la Constitución.

1. Antecedentes

1. El 7 de febrero de 1975, mediante decreto ejecutivo 965, el presidente de la República dispuso la adhesión de la República del Ecuador a la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos” (“**Convención**”), también conocido como Reglas de la Haya, adoptada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y al “Protocolo para la Modificación de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento” de 23 de febrero de 1968 (“**Protocolo**”), también conocido como Reglas de Visby.
2. El 31 de marzo de 1978, el Estado ecuatoriano firmó el “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo)” (“**Convenio de Hamburgo**”) y expresó su intención preliminar de obligarse por este instrumento.¹
3. El 8 de enero de 2025, el presidente de la República del Ecuador, Daniel Noboa Azín, remitió a esta Corte Constitucional el Convenio de Hamburgo a fin de que este Organismo dictamine si la ratificación de dicho convenio requería de aprobación legislativa. La solicitud se signó bajo la causa 1-25-TI.
4. El 8 de mayo de 2025, el Pleno de la Corte Constitucional emitió el dictamen 1-25-TI/25, mediante el cual determinó que el Convenio de Hamburgo no se encontraba inmerso en las causales previstas en el artículo 419 de la Constitución y, en

¹ El Convenio de Hamburgo entró en vigor el 1 de noviembre de 1992.

consecuencia, no requería aprobación legislativa, previo a su ratificación. No obstante, esta Magistratura observó que “el Convenio de Hamburgo obliga al Estado ecuatoriano a denunciar dos instrumentos internacionales”.² Por ello, esta Corte puntualizó que, “previo a la denuncia del Convenio de 1924 y del Protocolo de 1968, la Presidencia de la República deberá requerir [...] el pronunciamiento correspondiente”, de conformidad con el artículo 419 de la Constitución.

5. El 7 de julio de 2025, mediante decreto ejecutivo 47, el presidente de la República del Ecuador, ratificó el “Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías 1978 (Reglas de Hamburgo)”.
6. El 20 de julio de 2025, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Movilidad Humana solicitó a la Secretaría General de la Presidencia de la República “el inicio del proceso de denuncia de los dos instrumentos internacionales [Convención y Protocolo]”.³
7. El 22 de octubre de 2025, el presidente de la República del Ecuador remitió tanto el texto de la Convención como del Protocolo y solicitó a la Corte Constitucional que determine si los mismos requieren de aprobación legislativa, previo a su denuncia. El mismo día, se realizó el sorteo y la sustanciación le correspondió al juez constitucional Richard Ortiz Ortiz, quien avocó conocimiento el 7 de noviembre de 2025.

2. Competencia

8. El Pleno de la Corte Constitucional es competente para realizar control previo de constitucionalidad y dictaminar si el Convenio requiere aprobación legislativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 438 número 1 de la Constitución de la República, en concordancia con el artículo 419 de la Constitución y el artículo 107 número 1 de la LOGJCC.

3. Síntesis de los instrumentos internacionales

3.1 Sobre la Convención

9. La Convención se compone de dieciséis artículos y tiene como finalidad, “fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes en materia de conocimientos”.

² En particular, la Corte identificó que dicho convenio obligaba a denunciar la Convención y su Protocolo.

³ La comunicación se realizó en oficio MREMH-MREMH-2025-1067-OF.

- 9.1.** El **artículo 1** contiene las definiciones de lo que se debe entender por: transportador, contrato de transporte, mercaderías, buque y transporte de mercaderías.
- 9.2.** El **artículo 2** determina que el transportador estará sujeto a las responsabilidades, obligaciones, derechos e inmunidades por la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de mercaderías.
- 9.3.** El **artículo 3** contempla una serie de cuidados a cargo del transportador, antes y al principio del viaje. Entre ellas se establece la obligación de expedir un conocimiento en el que se indique detalles sobre la mercadería transportada.⁴ Asimismo, el artículo determina las obligaciones del transportador respecto a las mercancías. Se puntualiza que el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario. Además, se establece los eximentes de responsabilidad del transportador y del buque por pérdidas o daños, a no ser que se entable una acción dentro de un año. Adicionalmente, este artículo prescribe que todas las cláusulas, convenciones o acuerdos en un contrato de transporte que eximan al transportador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño, ocasionadas por negligencia, culpa o falta de cumplimiento a los deberes y obligaciones de la Convención, “serán írritos, nulos y sin efectos”. Por último, establece que las cláusulas que cedan el beneficio del seguro al transportador serán consideradas como eximentes de responsabilidad del transportador.
- 9.4.** El **artículo 4** regula supuestos en los que ni el transportador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad, a no ser que sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador.⁵ También se puntualiza que ninguna desviación para salvar o tratar de salvar vidas o bienes en el mar se constituye como una infracción a las disposiciones de la Convención. Adicionalmente, el artículo determina que ni el transportador ni el buque serán responsables por las pérdidas o daños de mercaderías por una suma que exceda las 100 libras esterlinas por

⁴ El artículo 2 número 3 letras a, b y c, determina que se deberá detallar: a) marcas de identificación de las mercaderías; b) número de bultos o unidades y, c) el estado y acondicionamiento de las mercaderías.

⁵ El convenio determina que ni el transportador ni el buque serán responsables por pérdida o daño resultantes o provenientes de: a) acciones, negligencia u omisión del capitán, marino, práctico o empleados del transportador; b) un incendio; c) riesgos, peligros o accidentes del mar; d) un “acto de Dios”; e) hechos de guerra; f) enemigos públicos; g) un decreto o imposición de príncipe, autoridades o pueblo, o de un embargo judicial; h) una restricción de cuarentena; i) una acción u omisión del cargador o propietario de las mercancías; j) huelgas o lockouts, o paros o trabas puestas en el trabajo; k) motines o tumultos civiles; l) un salvamento o tentativa de salvamento de vidas; m) la merma en volumen o en peso o de cualquier otra pérdida o daño resultante de un defecto oculto; n) insuficiencia de embalaje; o) insuficiencia o imperfección de marcas; p) defectos ocultos que escapan a una vigilancia razonable y, q) cualquier otra causa que no provenga de un acto o culpa del transportador.

bulto o unidad o el equivalente de esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza de esas mercaderías haya sido declarada por el cargador antes de su embarque o si el cargador ha hecho una declaración falsa de la naturaleza del valor de las mercaderías. Por último, se permite que, por convención del transportador y el cargador, la suma determinada previamente pueda ser modificada, siempre que no sea inferior. Además, se contempla la posibilidad de descargar mercaderías inflamables, explosivas o peligrosas, en cualquier momento antes de su descarga.

- 9.5.** El **artículo 5** permite que cualquier transportador abandone libremente todo o parte de sus derechos y exenciones o aumente sus responsabilidades y obligaciones, siempre que el abandono figure en el conocimiento expedido al cargador. Además, se precisa que las disposiciones de la Convención no aplican a las cartas-partidas, pero los conocimientos que se otorguen a las cartas partidas, deberán ajustarse a los términos de la Convención.
- 9.6.** El **artículo 6** faculta a cualquier transportador, capitán o agente del transportador a celebrar cualquier contrato con “cualesquiera condiciones” respecto a determinadas mercaderías. Se excluyen de estos tipos de contratos los cargamentos comerciales ordinarios efectuados en el curso de operaciones comerciales.
- 9.7.** El **artículo 7** establece que ninguna disposición de la Convención prohíbe a un transportador o cargador incluir en un contrato estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones concernientes a las obligaciones y responsabilidad del transportador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercaderías, anteriores al cargamento y posteriores a la descarga.
- 9.8.** El **artículo 8** prevé que las disposiciones de la Convención no modifican ni los derechos ni las obligaciones del transportador en cuanto a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar.
- 9.9.** El **artículo 9** establece que las unidades monetarias de la Convención se entienden en valor oro. Se precisa que los Estados contratantes en los que la libra esterlina no se emplee como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario. Asimismo, el artículo puntualiza que las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar su deuda en la moneda nacional y al tipo de cambio que fija el día de la llegada del buque a puerto.

- 9.10.** El **artículo 10** indica que las disposiciones de la Convención se aplican a cualquier conocimiento expedido en uno de los Estados contratantes.
- 9.11.** El **artículo 11** regula la entrada en vigor de la Convención. En particular, se determina que, en el plazo de dos años desde la firma del instrumento, el Gobierno belga comunicará a los países que hayan declarado su disposición de ratificación con el objeto de decidir si se pone en vigor. También se determina que el primer depósito de ratificación será certificado por un acta firmada por los representantes de los Estados, mientras que, los depósitos ulteriores se realizarán mediante notificación escrita.
- 9.12.** El **artículo 12** contempla la adhesión de los Estados no signatarios.
- 9.13.** El **artículo 13** permite que las Altas Partes Contratantes, al momento de su adhesión, determinen que la aceptación a las disposiciones de la Convención no aplique a algunos o a ninguno de los dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad.
- 9.14.** El **artículo 14** prescribe los efectos sobre los Estados que hayan participado en el primer depósito y respecto a los Estados que ulteriormente ratifican o se adhieren a la Convención.
- 9.15.** El **artículo 15** regula la denuncia de la Convención. En este supuesto, el artículo determina que la denuncia deberá ser notificada por escrito al Gobierno belga, el cual transmitirá copia certificada de la notificación a todos los otros Estados. Además, se puntualiza que la denuncia producirá efectos únicamente con respecto al Estado que la haya notificado y un año después de haber llegado la notificación al poder del Gobierno belga.
- 9.16.** El **artículo 16** permite que los Estados contratantes convoquen una reunión a una nueva conferencia con el fin de buscar mejoras que pudieran introducirse en la Convención. Para hacer uso de esta facultad, los Estados contratantes deben notificar a los otros Estados con un año de anticipación.
- 9.17.** Finalmente, la Convención determina que las Altas Partes Contratantes pueden hacer efectivo el instrumento internacional, ya sea “dándole fuerza de ley, ya sea introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por la Convención bajo la forma apropiada a esa legislación”. Además, se reservan expresamente el derecho: i) de precisar que en los casos previstos en el artículo 4, parágrafo 2, de c) a p), el portador del conocimiento pueda determinar la culpa

personal del transportador o la culpa de sus empleados y, ii) de aplicar, en lo concerniente al sabotaje nacional (art. 6 de la Convención), todas las categorías de mercaderías, sin tener en cuenta la restricción que figura en el último párrafo de dicho artículo.

3.2 Sobre el Protocolo

9.18. El **artículo 1** agrega en el párrafo 4 del artículo 3 consideraciones sobre la prueba del conocimiento. Asimismo, este artículo reemplaza el párrafo 6 y el sub párrafo 4 del mismo artículo, al determinar que el transportador y el buque quedarán libres de responsabilidad, a menos que se haya intentado una acción dentro del año posterior a su entrega y también permite extender este período por acuerdo entre las partes. Por último, se agrega en el artículo 3 después del párrafo 6 que las acciones indemnizatorias puedan ser ejercidas aun después de la expiración del periodo si son entabladas dentro del periodo determinado por la ley del tribunal interviniente. Sin embargo, este periodo no puede ser menor a tres meses contados desde el día en que la persona que presenta la acción indemnizatoria ha pagado el reclamo o ha sido notificada con la acción.

9.19. El **artículo 2** suprime el artículo 4 párrafo 5 respecto a la responsabilidad del transportador y del buque en caso de pérdidas o daños por sumas que excedan las 100 libras esterlinas. En particular determina que: a) ni el transportador ni el buque serán responsables por daños y perjuicio a la mercadería por una suma superior al equivalente a 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilo; b) la suma a recuperar será calculada con referencia al valor de las mercaderías; c) un container, pallet o cualquier medio de transporte semejante utilizado para agrupar mercaderías será considerado como bulto o unidad; d) se entiende como franco una unidad consistente en 65.5 miligramos de oro; e) ni el transportador ni el buque gozarán del derecho de beneficiarse de la limitación de responsabilidad si se prueba que el daño resultó de un acto u omisión del transportador; f) la declaración queda inserta en el conocimiento; g) por acuerdo entre el transportador y el cargador podrá fijarse otras sumas máximas; y, h) ni el transportador ni el buque serán responsables si la naturaleza o valor de las mercaderías ha sido conscientemente mal declarado.

9.20. El **artículo 3** agrega entre los artículos 4 y 5 las siguientes disposiciones: a) las exoneraciones y limitaciones son aplicables a toda acción contra el transportador por indemnización de pérdidas o averías a las mercaderías cubiertas por un contrato de transporte tanto si la acción está fundada sobre la responsabilidad contractual como la extracontractual; b) si la acción se intenta en contra de un independiente del transporte, prevalecen las exoneraciones y

limitaciones de responsabilidad; c) el conjunto de sumas no excederá el límite previsto en la Convención; y, d) el dependiente no puede valerse de las exenciones cuando el daño de un acto u omisión fue causado con la intención de provocar el daño temerariamente.

- 9.21.** El **artículo 4** determina que la Convención no altera las disposiciones de cualquier convención internacional o ley nacional que rija la responsabilidad por daños nucleares.
- 9.22.** El **artículo 5** reemplaza al artículo 10, en tanto contempla los supuestos en los que las disposiciones de la Convención se aplican al conocimiento relativo al transporte de mercancía entre puertos. En concreto determina que se aplican siempre que: i) el conocimiento sea emitido en un Estado contratante; ii) el transporte sea iniciado en el puerto de un Estado contratante; y, iii) el conocimiento prevea que las disposiciones de la Convención regirán el contrato. Además, permite que las disposiciones del Convenio se extiendan hacia otros contratos no cubiertos por las normas de este instrumento internacional.
- 9.23.** El **artículo 6** establece que el Protocolo y la Convención serán considerados e interpretados como un solo y único instrumento.
- 9.24.** El **artículo 7** precisa que la denuncia prevista en el artículo 15 de la Convención no debe ser interpretada como una denuncia de la Convención alterada, según el Protocolo.
- 9.25.** El **artículo 8** prevé que cualquier diferencia entre las partes será solucionada a través de la negociación y, si no es posible, se recurrirá al arbitraje.
- 9.26.** El **artículo 9** contempla la posibilidad de realizar reservas respecto al artículo 8 del Protocolo.
- 9.27.** Los **artículos 10, 11, 12 y 13** regulan la apertura del Protocolo para firma de los Estados, su ratificación, adhesión y entrada en vigor.
- 9.28.** Los **artículos 14, 15, 16 y 17** del Protocolo se refieren a la denuncia del tratado; la determinación de territorios de los Estados contratantes que se someten a las disposiciones de la Convención; y, su entrada en vigor y notificaciones.

4. Análisis del instrumento internacional

10. En este primer momento del control constitucional previo de los tratados internacionales, a esta Corte le corresponde únicamente determinar si, para la denuncia de la Convención y del Protocolo, **se requiere aprobación legislativa** en los términos establecidos en el artículo 419 de la Constitución.
11. Al respecto, del contenido de la Convención y del Protocolo, esta Corte advierte que ambos instrumentos internacionales deben ser leídos y analizados en conjunto, como lo prevé el artículo 6 del Protocolo. Puesto que, la Convención regula la relación jurídica entre transportadores y cargadores en el transporte marítimo internacional, estandariza la emisión y efectos del conocimiento de embarque, y establece un límite de responsabilidad. Mientras que, el Protocolo reforma algunas de las normas contenidas en la Convención, en específico, aumenta los límites de responsabilidad, introduce el reconocimiento de terceros de buena fe, extiende las limitaciones de responsabilidad del transportador, crear mecanismos formales de resolución de controversias, entre otros aspectos. Por ello, esta Corte analizará el contenido de ambos instrumentos internacionales de forma conjunta a través del siguiente problema jurídico:

¿La Convención y el Protocolo se enmarcan dentro de alguna de las causales previstas en el artículo 419 de la Constitución para requerir, previo a su denuncia, la aprobación de la Asamblea Nacional?

12. El artículo 419 de la Constitución prescribe que los tratados internacionales requieren aprobación legislativa previa a su ratificación o **denuncia**, cuando:
1. Se refieran a materia territorial o de límites.
 2. Establezcan alianzas políticas o militares.
 3. Contengan el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley.
 4. Se refieran a los derechos y garantías establecidas en la Constitución.
 5. Comprometan la política económica del Estado establecida en su Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales.
 6. Comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio.
 7. Atribuyan competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional.
 8. Comprometan el patrimonio natural y en especial el agua, la biodiversidad y su patrimonio genético.
13. Este Organismo ha puntualizado que para la denuncia de un instrumento internacional es preciso tener en cuenta el procedimiento que se siguió para su firma y ratificación.

De manera que, cuando un instrumento internacional requirió de aprobación legislativa para su ratificación, entonces su denuncia debería seguir el mismo procedimiento.⁶

14. En la especie, tanto a la Convención como al Protocolo, el Estado ecuatoriano se adhirió mediante decreto ejecutivo de 7 de febrero de 1975 publicado en el Registro Oficial 933 de 18 de noviembre de 1975.⁷ De manera que, no existió pronunciamiento de este Organismo sobre la necesidad de aprobación legislativa, pues este procedimiento no estaba previsto en la normativa vigente en ese entonces. En consecuencia, corresponde que esta Corte verifique el contenido total de los instrumentos internacionales, previo a su denuncia.
15. Del contenido íntegro de ambos instrumentos internacionales, este Organismo verifica que el objetivo principal es fijar de común acuerdo ciertas reglas uniformes en materia de conocimientos. En concreto, reglas aplicables a los contratos de transporte marítimo de mercancías. De modo que es evidente que, ambos instrumentos no se refieren a materia territorial o de límites (causal 1); no establecen alianzas políticas o militares (causal 2); no contienen el compromiso de expedir, modificar o derogar una ley (causal 3); no se refieren a los derechos y garantías establecidas en la Constitución (causal 4); no comprometen la política económica del Estado establecida en su Plan Nacional de Desarrollo a condiciones de instituciones financieras internacionales o empresas transnacionales (causal 5); y tampoco compromete al patrimonio natural y en especial al agua, la biodiversidad y su patrimonio genético (causal 8).
16. En particular, respecto a la causal 6, esta Magistratura no encuentra que los instrumentos internacionales sean de aquellos que comprometan al país en acuerdos de integración y de comercio. Lo anterior, en cuanto sus disposiciones se encuentran dirigidas a regular las relaciones contractuales que puedan surgir entre transportadores, cargadores y otros sujetos que puedan encontrarse inmersos en un contrato de transporte de mercancías marítimas. Es decir, este instrumento consagra disposiciones que deben ser atendidas por particulares, en el escenario de la suscripción de este tipo de contratos.⁸ De allí que, tampoco incurre en dicha causal.
17. En relación con la causal 7, esta Corte observa que los instrumentos internacionales no atribuyen competencias propias del orden jurídico interno a un organismo internacional o supranacional. En particular, el artículo 8 del Protocolo refiere que las

⁶ CCE, dictamen 7-25-TI/25, 5 de junio de 2025, párr. 13. Véase también los dictámenes 4-23-TI/23, 28 de junio de 2023, párr. 14 y, 1-22-TI/22, 13 de abril de 2022, párr. 9

⁷ Los instrumentos internacionales fueron publicados en el Suplemento del Registro Oficial 153 de 25 de noviembre de 2005.

⁸ En el dictamen 1-25-TI/25, este Organismo determinó en similar sentido que el Convenio de Hamburgo al contener disposiciones encaminadas a regular contratos de transporte de mercaderías no incurría en la causal 6, pues el instrumento regulaba asuntos de comercio internacional privado.

controversias respecto de la interpretación y aplicación de los instrumentos internacionales entre las partes contratantes que no se resuelvan mediante negociaciones, será sometido a arbitraje. Aun cuando esta disposición se refiere al arbitraje como mecanismo de solución de controversias, esta Corte ha señalado que la resolución de controversias entre Estados respecto de la interpretación o aplicación de un instrumento internacional, “no es una competencia propia del orden jurídico interno de un Estado”.⁹ De modo que, no incurre en la causal referida.

18. Ahora bien, tomando en cuenta que el presente dictamen se emite previo a la denuncia del instrumento internacional, esta Corte considera pertinente referirse al artículo 15 de la Convención en concordancia con el artículo 14 del Protocolo, que prevén el proceso que el Estado ecuatoriano deberá seguir para denunciar este instrumento. De este modo, este Organismo enfatiza en la obligación del Estado de observar las disposiciones pertinentes establecidas en los propios instrumentos internacionales para su denuncia, de conformidad con el artículo 42 número 2 de la Convención de Viena.¹⁰
19. Por todo lo expuesto, esta Magistratura concluye que tanto la Convención como el Protocolo no se subsumen en ninguno de los casos establecidos en el artículo 419 de la Constitución y, en consecuencia, ambos instrumentos internacionales no requieren aprobación legislativa previo a su denuncia.

5. Decisión

En mérito de lo expuesto, administrando justicia constitucional y por mandato de la Constitución de la República del Ecuador, el Pleno de la Corte Constitucional resuelve:

1. **Dictaminar** que la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos” y el “Protocolo para la Modificación de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento” no se encuentran incursos en las causales del artículo 419 de la Constitución de la República y, en consecuencia, no requieren de aprobación legislativa.
2. **Devolver** la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos” y el “Protocolo para la Modificación de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de

⁹ CCE, dictámenes 18-24-TI/24; 5 de diciembre de 2024, párr. 18; y, 16-24-TI/24, 14 de noviembre de 2024, párr. 28.

¹⁰ Este artículo establece que, para la terminación de un tratado, su denuncia o el retiro de una parte no podrán tener lugar sino como resultado de la aplicación de las disposiciones del tratado.

Conocimiento” a la Presidencia de la República del Ecuador, para que se continúe con el trámite correspondiente.

Karla Andrade Quevedo
PRESIDENTA (S)

Razón: Siento por tal, que el dictamen que antecede fue aprobado por el Pleno de la Corte Constitucional con siete votos a favor de los jueces constitucionales Karla Andrade Quevedo, Alejandra Cárdenas Reyes, Alí Lozada Prado, Raúl Llasag Fernández, Richard Ortiz Ortiz, Claudia Salgado Levy y José Luis Terán Suárez, en sesión jurisdiccional ordinaria de jueves 20 de noviembre de 2025; sin contar con la presencia de los jueces constitucionales Jorge Benavides Ordóñez y Jhoel Escudero Soliz, por uso de licencias por comisión de servicios.- Lo certifico.

Firmado electrónicamente
Aída García Berni
SECRETARIA GENERAL