

Problemas actuales de la aviación civil internacional

III. — La regulación de la competencia en el porvenir

Por José MARIA GARCIA ESCUDERO
Teniente Coronel Auditor del Aire.

Terminé mi anterior artículo en el número 122 del pasado enero anunciando una explicación sobre un nuevo concepto, el de "quinta libertad compensada", distinto del ya examinado de "quinta libertad limitada", y de especial interés para los países aeronáuticamente débiles, que en dicho concepto han buscado el remedio a una situación que aun la quinta libertad limitada puede hacer singularmente perjudicial para sus intereses.

Es posible, en efecto, el caso de Estados atravesados por las líneas de larga distancia, pero incapaces de mantener las costosas instalaciones que un tráfico intenso exige, y que han buscado ahí el argumento para exigir una compensación sin la cual incluso les resultaría preferible cerrar el propio cielo y renunciar a un beneficio conveniente, más no absolutamente indispensable, para evitarse unos perjuicios gravísimos e inmediatos (1). Mas, con ser el argumento convincente, no es completo, puesto que solamente atiende a la compensación de los perjuicios sufridos, es decir, al "daño emergente", pero no, como el profesor Ruiz Morales observa, al "lucro cesante", o sea, al beneficio que el país podría obtener de un tráfico que le pertenece, como originado en su territorio. Si admitimos lo último —la propiedad del tráfico, que por algo se

llama "propio"—, cabe considerar que de ese bien cada Estado podrá disponer, exigiendo alguna participación en los beneficios que, usando de él, obtienen las Empresas de otros Estados, si es que el hecho de que ese tráfico esté atendido y su territorio comunicado no le supone un beneficio suficiente.

Los medios de compensación variarán desde el canon (caso de Grecia y de Portugal), a las tasas exigidas con carácter general, o los mil sistemas que la práctica puede aconsejar. Lo fundamental es el concepto de la "quinta libertad compensada", del cual se desprenden aquellas consecuencias, especialmente interesantes para los Estados que reúnan la doble condición de ser países de tránsito y generadores de tráfico. Se podría expresar la situación creada a dichos Estados por el tráfico de quinta libertad diciendo que, mediante éste, las empresas concesionarias obtienen un beneficio en colaboración con el Estado que les otorga el privilegio; ellas aportan el equip de vuelo y la organización; el Estado en que se ejerce la quinta libertad pone las instalaciones de tierra y la materia prima: el tráfico no parece injusto que corresponda a este participante algo del lucro obtenido, si, como antes observé, no obtiene ninguna otra clase de beneficios.

Ello no supone negar la libertad de paso

(1) Esto, y cuanto sobre lo mismo diga, se entiende, claro está, cuando haya perjuicios, porque también puede suceder lo contrario: que el tráfico de quinta libertad—y lo mismo el de tercera y cuarta, no ejercido, represente una fuente considerable de ingresos, no sólo los más inmediatamente perceptibles, sino los originados por el fomento de turismo y el tráfico en general; un tráfico, no lo olvidemos, que sin aeronaves no existiría. En países sin flota propia esto puede suceder. Pero también lo contrario. Considérese, sin ir más lejos, el perjuicio que puede representar para un Estado

pobre en divisas extranjeras la obligación asumida de satisfacer los beneficios que obtengan las Compañías beneficiarias de la quinta libertad, precisamente en esas divisas. Ello podría llegar a ser, no ya ruinoso, sino materialmente imposible, si no se arbitraran medios especiales, como la inversión de los beneficios en el país donde se obtienen u otros semejantes. Cada país, como se comprenderá, es un caso distinto de todos los demás, y en esta cuestión no habría nada más peligroso que dar reglas generales.

(que no es la libertad de comercio), y nada tiene que ver de suyo con la protección de los servicios locales, aunque los medios empleados para lo segundo resuelvan también en ocasiones el problema del que ahora me ocupó (las tarifas diferenciales, por ejemplo, no son, según el Teniente Coronel Azcárraga, sino el germen de la idea del canon. Una tarifa diferencial protege los servicios de tercera y cuarta, pero, a la vez, representa un pago de más que hace el usuario de la quinta libertad. Un canon representa ese pago, pero a la par es una protección indirecta a los servicios de tercera y cuarta, que podrán ser, gracias a él, más económicos que los de quinta. Otras veces, lo que sirve en un caso no es aplicable en el otro; las cuotas defienden el tráfico de tercera y cuarta, y nada más. Aquí se trata sólo de comprender que los países que proporcionan tráfico tienen alguna parte en

lo que abandonan a la quinta libertad. Ruiz Morales lo expresa con acierto al decir que no se trata de que las Compañías beneficiadas con la quinta libertad cedan al Estado algo que les es propio—sus ganancias—, sino de que el Estado ayuda a esas líneas, cediéndoles tráfico propio, menos una parte que se conserva (canon o compensación).

La cuestión es más clara cuando nos referimos al tráfico de tercera y cuarta. Si, de acuerdo con la doctrina Ferreira, consideramos que ese tráfico pertenece a los dos Estados que lo realizan, es claro que si uno cede "su" parte al otro en principio, podrá exigir de él alguna compensación por esa reciprocidad no ejercida. E incluso se ha llegado a crear una categoría especial con los servicios de vecindad, de los cuales se excluye a cualquier otro país aparte los dos interesados (2).

(2) Convenio con Argentina de 1 de marzo de 1947, anejo, artículo 3.º Regula el tráfico de tercera y cuarta sobre las bases siguientes: a) Capacidad correspondiente a las necesidades del tráfico entre los puntos terminales de los territorios argentino y español. Frecuencias, acordadas entre las Empresas. b) Las Empresas de ambas partes tomarán en consideración, en los recorridos comunes, sus mutuos intereses, "a fin de no afectarlos indebidamente". c) El volumen del tráfico, cuando operen sobre la misma ruta, "deberá ser dividido en proporciones iguales". Cuando no se siga la misma ruta se acordarán los servicios "de modo a satisfacer el principio que entre las Empresas aéreas designadas de las dos Partes contratantes se transporte por iguales partes todo el tráfico existente entre Argentina y España". Artículo 4.º "Cuando una de las Partes contratantes no pueda transportar toda o parte de la oferta de tráfico a que está autorizada..., puede arreglar con la otra Parte contratante la forma de atender todas las necesidades del tráfico y oferta excedente", sin perjuicio de su derecho a comenzar a operar o aumentar sus servicios, en cuyo caso la otra Parte debe retirar la parte correspondiente al volumen adicional con el cual está operando.

La fórmula del Convenio con Francia de 23 de agosto de 1948 es semejante. El artículo 19 a) establece que "la capacidad se repartirá en la medida de lo posible por igual", y en su apartado c), que una parte podrá "transferir" a la otra, durante un tiempo determinado, la totalidad o una fracción de la capacidad de transporte de que disponga.

El Convenio con Italia de 31 de marzo de 1949, en su artículo 22, establece el principio de "iguales posibilidades" y de mutua consideración de los intereses recíprocos de las Empre-

sas en los recorridos comunes. El artículo 23 reproduce la fórmula del Convenio hispano-francés de reparto de la capacidad "en la medida de lo posible por igual" y la de transferencia de todas o parte de la capacidad disponible.

Los restantes Convenios no ofrecen fórmulas tan claras, aunque el celebrado con el Brasil el 28 de noviembre de 1949 se refiera (sección IV del anejo) al "tratamiento justo y equitativo" para hacer posible la "igual oportunidad" en la explotación de los servicios, y a la mutua consideración en las rutas comunes de los mutuos intereses de las Empresas, y el portugués, el francés y el suizo hagan reserva expresa de los derechos de vecindad (Convenio con Portugal de 31 de marzo de 1947. Anexo. Artículo 3.º a) "Las Partes contratantes reservan exclusivamente a sus propias Empresas todo el tráfico aéreo que se origine entre sus respectivos territorios metropolitanos". b) "La ejecución de estos servicios se realizará bajo el principio fundamental de la más exacta igualdad de oportunidades y ofertas de tráfico." Convenio con Francia de 23 de agosto de 1948, artículo 18: "La explotación de los servicios entre territorio español y francés, o viceversa, sin escalas intermedias, servicios calificados de vecindad, constituye para los dos países un derecho fundamental y primordial." Convenio con Suiza de 3 de agosto de 1950. Artículo 4.º: "La explotación del tráfico aéreo entre sus respectivos territorios constituye un derecho fundamental y primordial para las dos Partes contratantes."

De pasada señalaré que la expresa reserva del derecho de cabotaje para cada Estado aparece en el Convenio con Italia (art. 7) y en el Acuerdo con Suiza (art. 9.º). Claro está que la propiedad del tráfico de cabotaje es mucho más clara que la de cualquier tráfico internacional.

Ahora bien, con compensación o sin ella, lo dicho exige un supuesto previo: que cada Estado quiera conceder las libertades, puesto que incluso en el proyecto de Ginebra la quinta continuaba constituyendo un "privilegio", al que los Estados podían negarse sin más. Sobre la libertad de paso, que considero obligatoria para las naciones, aun antes de cualquier compromiso asumido por ellas, y siempre que resulten compensadas de los perjuicios que pueda producirles (3), ya he tratado suficientemente. ¿Qué decir de las comerciales?

Que, aunque entendamos que el comercio es un derecho "imperfecto" y al cual se pueda negar un Estado, es tal la interdependencia de las naciones que cabe considerarle como derecho casi de obligado reconocimiento, y ello tanto con respecto a las libertades tercera y cuarta como a la quinta, con tal que las naciones que se lo concedan vean salvaguardado su propio comercio y compensado lo que pongan en el ajeno, y aun con que sólo se dé en parte la primera de estas dos condiciones (caso de quinta libertad "complementaria", compitiendo, en parte, con los servicios de tercera y cuarta, y sin que se reciba compensación ni por esa quinta libertad concedida, ni por la quinta libertad "subsidiaria",

(3) Insisto de nuevo en este punto, al que ya he dedicado atención antes de ahora. El Delegado irlandés en la Comisión de la O. A. C. I., a la que se confió, en la primera Asamblea de 1947, la preparación de un Acuerdo multilateral, se quejaba de que la mayoría de los países consagraron su atención a la explotación del transporte aéreo, y dieran por sentado el asentimiento de todos a la libertad de paso por el espacio aéreo, olvidando la situación de naciones cuyo papel principal en la esfera de la Aviación reside en las facilidades que proporcionan a la navegación aérea. Esas facilidades exigen el gasto de grandes sumas de dinero, por parte de Gobiernos que en ocasiones disponen de recursos relativamente reducidos. Estos Gobiernos deberían tener la facultad de obligar a las Empresas aéreas que hicieran paradas técnicas en sus aeropuertos, a ofrecer un servicio comercial amplio y suficiente. Deberían, en suma, verse compensados de unos gastos que les han obligado a medidas a primera vista improcedentes, como la de procurar sacar partido de su situación geográfica median-

ni por la reciprocidad no ejercida en los servicios de tercera y cuarta), si se considera que la segunda condición impediría la aprobación de un Convenio multilateral que ponga fin a la enojosa situación presente.

Está hoy tan ligada la libertad de paso a la de comercio, que negar la segunda equivale, casi, a negar la primera. Claro está que no es negar la segunda reservarse ciertos derechos, a cambio de la quinta libertad que se concede o de la reciprocidad no ejercida en los tráficos de tercera y cuarta. Pero creamos que podrían renunciar los Estados a ese "lucro cesante", ateniéndose pues, puramente a lo establecido en Ginebra, si el premio de tal sacrificio fuera la aprobación del Acuerdo colectivo que desde 1944 viene persiguiéndose sin éxito, y que la misma España ha tenido siempre presente en sus Tratados, presentándolo como aspiración final de su política aérea (4).

Por supuesto, que ese Acuerdo, para ser eficaz, necesitaría hasta "concesiones de soberanía", como observó la Delegación española en la primera Asamblea de la O. P. A. C. I., en 1946. Pero, en aquella misma Asamblea, el delegado mejicano, tras referirse a sus temores en Chicago, ante los

te la reserva de la concesión del libre paso, que se ve reducido así al rango de "privilegio" y no de "derecho"; imponer el aterrizaje si se desea gozar de ese "privilegio" de sobrevuelo—casos de Irlanda y de Portugal—y otras semejantes: (En el texto oficial de las discusiones; Montreal, mayo de 1947, pág. 132.) La solución solamente puede estar en la ayuda para el mantenimiento de esas instalaciones a través de la Organización internacional, no en dejar a las naciones la posibilidad de medidas que fácilmente pueden llegar a ser arbitrarias.

(4) En el Convenio con el Brasil los dos Gobiernos proclaman en el preámbulo "que es aspiración suya llegar a un Convenio multilateral que rija para todas las naciones en materia de transporte aéreo internacional". En dicho Convenio (art. 14), y en los ajustados con Argentina (art. 13), Portugal (XIII) e Inglaterra (XVI) se prevé la modificación de los mismos en caso de entrar en vigor una Convención multilateral ratificada por ambas Partes.

intentos de "crear un super-Estado con poderes omnímodos de arrebatar a nuestros Gobiernos los atributos primordiales de nuestra soberanía", se preguntaba un año después: "¿por qué no habíamos de sacrificar este atributo de soberanía, si todas las naciones concurrían por igual al mismo sacrificio, y si, además, el organismo que quedaba investido con las facultades para administrar esas delegaciones de soberanía, se iba a integrar con una mayoría de representantes de las naciones pequeñas?" (5). Desde un plano exclusivamente teórico, podría contestársele con las palabras del doctor Copes Van Hasselt, holandés y presidente del Comité de Transportes Aéreos en aquella Asamblea, que olvidan muchos que efectuar ciertos ajustes en las relaciones de una nación con las otras no constituye una anulación de la propia soberanía, sino por el contrario, un ejercicio de sus más altos atributos. Pero, aun a través de un prisma estrictamente práctico, hay que convenir en que el precio de esas "concesiones" valdría la pena de darlas.

Consideremos, por ejemplo, el caso de las cuotas de capacidades y frecuencias; que

se derivan del concepto de quinta libertad complementaria como el medio más sencillo para aplicarla. Sin duda, así como con el sistema de quinta libertad "residual", queda en manos de los servicios de tercera y cuarta privar completamente de tráfico a los troncales (6), el procedimiento del "re-lleno" o "fill-up" permite que, aumentando sus capacidades y frecuencias, y aun sólo sus frecuencias, la línea troncal absorba el tráfico que deberían recoger las líneas locales y regionales (7). Como normalmente las líneas troncales pertenecen a Estados poderosos, es más de temer el segundo supuesto que el primero, y explicable que las naciones débiles se defiendan mediante la predeterminación de capacidades y frecuencias, puesto que, aun admitiendo el examen *a posteriori* de todos los casos de competencia abusiva, como sería el expuesto, ni ello dejaría de producir perjuicios a unos Estados, acaso incapaces de soportar económicamente el mantenimiento provisional de una situación que los perjudica, ni dejará de ser mucho más sencillo decidir si hubo abuso cuando previamente se hayan fijado en números los límites del uso lícito (8). Por eso no titubeo en escribir que,

(5) Intervención del Coronel Chapa (México) en la Asamblea de la O. P. A. C. I. en Montreal (1946).

(6) Con ese sistema, además, observa el Teniente Coronel Azcárraga una disminución accidental de la demanda; provoca el corte de los servicios de quinta.

(7) Se defiende con frecuencia que ese daño no es posible. "Una línea principal que toque puntos intermedios se interesará principalmente en el transporte a larga distancia, y sus vuelos no serán tan frecuentes como los de las líneas locales y regionales. Además, no podrá ofrecer al público la misma regularidad y puntualidad que estas últimas. El sistema de reservar pasajes en las líneas principales estará organizado para acomodar la carga y pasajeros que vayan hasta el fin de la línea, y sólo aceptarán pasajeros dentro del país, con poca anticipación. Estos y los expedidores de correspondencia preferirán estar seguros de las horas de salida y llegada. De lo anterior se desprende que la competencia entre líneas principales, por una parte, y locales y regionales por

la otra es casi completamente imaginaria. Además, la línea principal alimenta el sistema local, al igual que éste alimenta el sistema principal." (Delegado de Holanda en el Comité de la Asamblea de la O. A. C. I., de mayo de 1947, para preparar el Acuerdo multilateral; texto oficial, pág. 87.) Hay gran parte de razón en esos argumentos, pero de que no siempre suceden así las cosas es prueba, no ya tal cual argumentación contraria, sino la práctica. Una línea troncal con quinta libertad, y sin capacidades ni frecuencias limitadas, o una con capacidad fijada de antemano, pero con libertad para las frecuencias de servicios que juzgue oportunas, puede hacer una oferta tal que prácticamente arruine a las Compañías de tercera y cuarta competidoras en el trayecto de que se trate. Sería sencillo citar ejemplos harto elocuentes.

(8) Los defensores del sistema opuesto suelen aducir la conocida fórmula: "tráfico crea tráfico". La predeterminación impediría aumentos de capacidad que al principio necesitarían algún tiempo para atraer público. Con la adopción de ese sistema se arrebataría a las

dentro del régimen vigente del bilateralismo, la predeterminación es la defensa más segura para los pequeños Estados. Pero, consideremos la hipótesis de una Organización mundial fuerte. Por de pronto, la misma aplicación del sistema de cupos, de mantenerse éste, mejoraría ostensiblemente, puesto que decidiría "un tercero", tanto sobre los cupos iniciales como sobre la justificación del aumento de ofertas. Pero es que hasta podría llegarse a adoptar el sistema de examen *a posteriori*, una vez obtenida la evidencia de la competencia ilícita o del perjuicio positivo siempre que esa revisión la hiciera rápida e imparcialmente una autoridad cuyo poder no dependiera del que para el caso le hubieran atribuido los países interesados (9), y que, por otra parte, viendo en la Aviación no un arma política, sino un instrumento económico, permitiera una auténtica competencia, obligando a cada Estado a conceder a los demás facilidades de adquisición de aparatos y material de reemplazo con las que viniera a responderse a las facilidades otorgadas por otros Estados, cediendo su tráfico y su situación geográfica a empresas ajenas.

¿Qué grado de probabilidad tienen tan lijonjeras hipótesis? No inmediato, desde luego. Día a día, las razones de seguridad que pudieron justificar desconfianzas ante el desarrollo de ciertas aviaciones nacionales, se esfuman. Como en el mar se superó la etapa en que, a finales del siglo XVIII, el barco mercante y la fragata se diferencia-

ban sólo en que la segunda llevaba más cañones y menos carga, en el aire se está pasando de un período de indeterminación, en el cual se podía enmascarar un poder militar tras una flota naval. Por otra parte, no son los temores de una agresión militar recíproca los que ensombrecen a las naciones que hoy se relacionan en el campo de la aviación civil. Pero las diferencias de puntos de vista comerciales que las separan son tan marcadas, que no es razonable esperar acuerdo durante algún período. Se ha sostenido que la multiplicación de acuerdos bilaterales haría inútil el multilateral. No hay nada de eso. Los acuerdos bilaterales están demasiados influenciados por consideraciones políticas para no diferir forzosamente entre sí. Y aunque ello no signifique que no se hayan realizado avances considerables hacia la aproximación de las tesis en conflicto, y que la solución no esté muy facilitada con la suma de experiencia acumulada durante estos años, experiencia a la luz de la cual las tesis de Chicago sobre el transporte aéreo nos parecen increíblemente anacrónicas, creo que eso mismo indica que hay más posibilidades de que el Acuerdo, si se suscribe, sea duradero, pero también que hay menos posibilidades de que se suscriba un Acuerdo de cuya complejidad y dificultades están los Estados más advertidos que nunca.

Más fácil es que, al calor de la rivalidad, se desarrollen monstruos jurídicos como la llamada "sexta libertad" (10), o que el fan-

Empresas aéreas toda iniciativa y se paralizaría el desarrollo del tráfico aéreo. Estos argumentos valen contra un sistema rígido de cupos, no contra un sistema flexible de cupos que permita, incluso, ofertas que se adelanten a la demanda, siempre que existan síntomas serios de que el público responderá. Nadie puede pretender que exista tráfico antes de montar un servicio o que la predeterminación mire solamente al pasado, con una consideración "pesimista", como se ha dicho, y no "optimista" sobre el potencial de tráfico. Pero se pretende frenar un tanto la marcha del más fuerte para que no arrastre al más débil, hasta su destrucción.

(9) Es característica la unanimidad con que se aceptaron las cláusulas de Ginebra, atribuyendo jurisdicción al Tribunal Internacional de Justicia. Evidentemente, las cláusulas arbitrales, comunes en los Tratados de los últimos años—ver, en cuanto a los españoles, los celebrados con Francia (X), Italia (XV), Brasil (XII), Suecia (XVI), Holanda (XV), Estados Unidos (XI), Inglaterra (XII) y Suiza (XVII)—no pueden resolver de la misma manera el problema.

(10) Es la que se ha invocado para justificar la política del pequeño Estado que, situado entre dos grandes centros de tráfico, prac-

lasma de las subvenciones políticas de las grandes potencias a Compañías en ruina acabe por destruir las posibilidades de competencia de las empresas de países menos fuertes. No es tampoco razonable confiar en que, dentro de tal ambiente, encuentren eco las propuestas de internacionalizar las grandes líneas aéreas, como medio de resolver la mayoría de las dificultades expuestas y de atender a los enormes gastos que representan hoy las ayudas a la navegación, si son verdaderamente eficaces, y de permitir una quinta libertad tan amplia como pueda desearse para el más rápido desenvolvimiento del tráfico aéreo. Aunque en la última Asamblea de la O. A. C. I., abierta el 31 de mayo de 1950, el representante australiano T. H. White, declaró que su país ya no apoyaría las propuestas en pro de una Compañía mundial; son muchos los que preconizan la idea, al menos en su versión de grandes Compañías continentales (11), y lo que vale más: existe alguna experiencia de cooperación internacional, como la de S. A. S. (Scandinavian Airlynes System), en que tres naciones, Suecia Noruega y Dinamarca, han unido con éxito sus esfuerzos. No dudo en escribir que, con todas sus dificultades, esa es la mejor solución, puesto que todas las naciones verían

tica el comercio entre ambos mediante el artificio de desdoblarse el trayecto total en dos; uno del primer centro de tráfico al país en cuestión, y otro desde este país al segundo centro de tráfico, poniendo en juego una capacidad que, desde luego, no responde a la demanda real entre cada uno de los dos centros de tráfico y el país intermedio. La expresión la empleó también La Guardia para designar el derecho del viajero a escoger cualquiera de las Compañías que exploten una línea, y hasta un Delegado indio en la O. A. C. I., tras una laboriosa discusión sobre predeterminaciones y reglamentaciones, habló de una "sexta libertad": "¡La libertad de respirar!"

(11) También son los Estados Unidos quienes, en nombre de la competencia, se oponen a este criterio. Conviene recordar ejemplos, como el de la "Iberia" española, de Compañías únicas que funcionan con eficacia mundialmente reconocida.

atendidos sus intereses, sin correr el peligro en que una organización sobre la base de quinta libertad complementaria, servicios preferentes de tercera y cuarta, y reservas de cabotaje, está siempre a punto de caer; que la Aviación se rompa las alas en las jaulas de los mil servicios "reservados" para grupitos de dos estados cada uno, y que al transporte suficiente, rápido, seguro y barato, suceda en muchos casos el escaso, lento, inseguro y caro, del que acaso no puedan pasar, pese a toda su buena voluntad, las mil y una Compañías nacionales de los pequeños países que no hayan querido quedarse sin "su" Aviación Civil, prefiriendo ser cabezas de ratón a cola de león. Pero sea éste u otro el camino escogido, es preciso que se ponga término a una situación que ha permitido a Summer Welles escribir en "The time of decision" estas tremendas palabras: "La libertad del aire, para el concepto de muchos hombres de los Estados Unidos, consiste en reclamar el derecho a ir a todas partes y no dejar entrar a nadie dentro de su territorio"; palabras que no sólo pueden decirse de un país. El Acuerdo multilateral será muy difícil; pero es el medio más seguro de garantizar a cada Estado sus intereses, a fin de que, sobre todo, los de los débiles no sean aniquilados por los más fuertes. Quien no crea en la ley de la selva como norma absoluta de las relaciones humanas lo debe, por eso, aplaudir.

No basta con teóricos reconocimientos de la igualdad de oportunidades. Con razón dice Ferreira que "si la igualdad consistiera en la igual oportunidad, la justicia no tendría para qué existir, ya que el Derecho radicaría en la oportunidad del más fuerte. La Justicia existe para restablecer la igualdad frente a los abusos de la libertad". Hay que superar la actual etapa internacional, que todavía continúa siendo la inorgánica, de lucha selvática entre las naciones a la que se refieren los redactores del Código de Moral Internacional de Malinas. Que no sea solamente una aspiración la del propio Ferreira, cuando afirma que si el siglo XIX fué el siglo de la libertad, el XX es el de la justicia y la igualdad, sea entre individuos, sea entre naciones.