

**CONFERENCIA SOBRE LOS ASPECTOS ECONÓMICOS DE LOS AEROPUERTOS
Y LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA**

Montreal, 19 – 28 de junio de 2000

Cuestión 5.2 del

orden del día:

Elementos que deben considerarse respecto a la política de la OACI

**DIRECTRICES DE LA OACI Y NORMAS INTERNACIONALES DE CONTABILIDAD
DESDE LA PERSPECTIVA DEL INVERSIONISTA**

(Nota presentada por Suiza)

RESUMEN

La repercusión de las políticas de los inversionistas privados en los aeropuertos comercializados aumenta día a día. En consecuencia, el financiamiento de la infraestructura de proveedores de servicios está sujeto a nuevos requisitos. El propósito de esta nota es invitar a la OACI a que pida energicamente que se elaboren directrices de contabilidad que sirvan como normas de la industria.

1. RESUMEN

1.1 A medida que el proceso de liberalización sigue su curso en el ámbito de la aviación, la tendencia progresiva hacia la privatización y la comercialización repercute con fuerza en los proveedores de servicios, especialmente en los aeropuertos. En consecuencia, las inversiones futuras se ven cada día más afectadas por las políticas de los inversionistas privados. A raíz de esto, el financiamiento de la infraestructura aeroportuaria tal vez está sujeto a nuevos requisitos.

1.2 Actualmente las directrices de la OACI (por ejemplo, Doc 9082/5, *Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*, Doc 9562, *Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*, son las únicas disposiciones que definen las reglas financieras y económicas relativas a los proveedores de servicios y que son reconocidas mundialmente.

1.3 Las directrices pertinentes de la OACI deberían definir las normas internacionales de contabilidad (IAS), los principios de contabilidad generalmente aceptados de los Estados Unidos (US GAAP) o cualquier otra norma generalmente reconocida como técnicas que se han de utilizar para asegurar la explotación eficaz de los mercados de capital internacionales para los aeropuertos privatizados o semiprivatizados. Esto a su vez se traducirá en un mejoramiento de su base económica.

1.4 En esta nota se examinan a fondo las disposiciones de la OACI en relación con los aspectos de contabilidad y se consideran los requisitos desde la perspectiva del inversionista privado.

1.5 Se presentan propuestas relativas a la finalización o enmienda de las declaraciones o recomendaciones pertinentes de la OACI y, cuando es necesario, a su interpretación. Además se propone que la OACI pida enérgicamente que se elaboren directrices de contabilidad que sirvan como normas de la industria.

2. ANTECEDENTES

2.1 Los pronósticos publicados por organizaciones reconocidas apuntan hacia un aumento global del tráfico aéreo. Esto crea en muchos Estados la necesidad de modernizar o ampliar las infraestructuras de aviación civil. En numerosos Estados contratantes, el sector de la aviación civil está ampliamente liberalizado, con el mercado libre resultante que actúa como motor del crecimiento de la aviación civil. La liberalización creó las condiciones necesarias para que se produzca la presión de la competencia, que cada día se trasfiere más de las líneas aéreas a los proveedores de servicios, como los aeropuertos. Este entorno competitivo aumenta la presión en materia de precios por parte de los usuarios (por ejemplo, líneas aéreas) con respecto a los proveedores (por ejemplo, aeropuertos). Más aún, abordar este crecimiento previsto de la aviación civil supone la expansión, generalmente con uso intensivo de capital, de los servicios e instalaciones de aeropuertos, al igual que costos de reposición. Los Estados que deben financiar sus necesidades de capital para invertir en infraestructura de la aviación civil en un ambiente cada vez más competitivo a menudo no pueden decidir entre la presión de los precios y las necesidades de inversión.

2.2 Hay una tendencia mundial a entregar el financiamiento y la gestión de la infraestructura de los aeropuertos al sector privado. En concordancia con esto, se buscan opciones de financiamiento privado para las inversiones en infraestructura de la aviación civil. Los fondos de este tipo están en demanda en los mercados de capital internacionales y globalizados. En estos mercados de capital altamente eficaces, se utilizan métodos profesionales para analizar y evaluar la posible rentabilidad y los riesgos del mercado. A su vez, esta situación aumenta la necesidad de transparencia en la contabilidad de los proveedores de servicios que buscan capital. Uno de los requisitos clave es la capacidad de someter los estados financieros anuales anteriores de la compañía a un análisis comparativo detallado con el objeto de obtener cifras financieras significativas de las cuentas de cierre del ejercicio.

3. OBJETIVOS

3.1 En el marco de las directrices de la OACI para los aeropuertos, debe alentarse la utilización de los principios de contabilidad internacionales (US GAAP - Principios de contabilidad generalmente aceptados - o IAS - normas internacionales de contabilidad) cuando los aeropuertos quieren tener acceso a los mercados de capital internacionales. La transparencia es para los inversionistas, conforme a los requisitos de la mayoría de las organizaciones bursátiles en el mundo, la clave para facilitar el acceso al mercado de capitales y, en consecuencia, obtener condiciones favorables cuando se trata de préstamos y capital social. Los aeropuertos deben considerarse como buen negocio con

inversiones y necesidades de capital importantes para financiar sus proyectos futuros. El modo de adquisición y las condiciones impuestas con respecto a los recursos financieros pueden, por lo tanto, influir considerablemente en los resultados de los proveedores de servicios.

4. VENTAJAS DE LA CONTABILIDAD CONFORME A US GAAP O IAS

4.1 Función de la OACI con respecto a principios internacionales de contabilidad

4.1.1 Muchos aeropuertos son instituciones de derecho público parcial o totalmente (en pocos casos) privatizadas. Generalmente preparan sus cuentas e informes financieros de acuerdo con los principios de contabilidad prevalecientes en su Estado. Esto puede complicar la comparación y disminuir la transparencia, lo que a su vez impide el acceso al mercado internacional de capitales y el diálogo con los usuarios.

4.1.2 Para abordar esta incompatibilidad fundamental en la contabilidad, convendría que la OACI alentara la adopción de algunas normas de contabilidad mundialmente reconocidas y aceptadas, principalmente las US GAAP y las IAS.

4.2 Evolución de las IAS

4.2.1 Los métodos de contabilidad IAS:

- han evolucionado en los cuatro últimos años para transformarse en un código de práctica que se utiliza cada día más en todo el mundo;
- se están incorporando en las normas de contabilidad estatales a escala nacional en muchos países;
- en muchas bolsas de valores del mundo se consideran como equivalente de las normas nacionales o regionales.

4.2.2 El IASC¹ está actualmente trabajando para obtener la aprobación de la OICV² para una norma de contabilidad generalmente aceptada que rijan la adquisición de capital y la cotización bursátil transfronterizas.

4.3 Importancia de las US GAAP

4.3.1 Lo mismo se aplica a las US GAAP que utilizan principalmente de manera selectiva las compañías cotizadas en la bolsa de valores (de los sectores financiero, bancario y de seguros) en los Estados Unidos, el Canadá y otros países. Aunque las US GAAP son incluso más completas que las IAS, estas últimas están gradualmente aproximándose a los requisitos de las US GAAP.

4.3.2 Métodos universales de contabilidad de los aeropuertos desde la perspectiva de los inversionistas y otros participantes.

¹ Comité internacional de las normas contables en Londres

² Organización Internacional de Comisiones de Valores

4.4 **Ventajas de la aplicación de normas internacionalmente aceptadas para los aeropuertos**

4.4.1 Si, además de los informes financieros externos, el propósito es preparar todas las cuentas en una base comparable y transparente para contar con información sobre la gestión y para fines de gestión, y proporcionar una base que permita determinar los costos de aeropuerto y cobrar derechos por servicios concretos, la aplicación de normas de contabilidad uniformes y generalmente comprensibles ofrecen más ventajas. Estas normas se basan sistemáticamente en criterios comerciales, por ejemplo no se permite contabilidad según registro de caja ni métodos anualizados para amortizar parcialmente la propiedad, planta o equipo, la revaluación de la propiedad inmueble se realiza únicamente de acuerdo con directrices claras y con sujeción a estrictos criterios de divulgación de información, etc. Hay directrices claras que tratan sobre los requisitos de información del mercado de capitales y de los usuarios.

4.4.2 La aplicación de una norma uniforme y generalmente aceptada facilita la comparación de los estados financieros de los aeropuertos y servicios de navegación aérea y, por ende, facilita también las comparaciones entre compañías. Las comparaciones entre compañías están respaldadas en particular por las dos normas mencionadas en el marco de los requisitos para notificación de segmentos, según los cuales las compañías deben divulgar los resultados de los segmentos individuales.

4.5 **Normas de contabilidad como medio de comunicación**

4.5.1 Actualmente, en general se reconoce que los estados financieros anuales preparados según las IAS o las US GAAP son mucho más aceptados en el mercado de capitales que otros métodos de contabilidad y, en consecuencia, la repercusión en los costos de adquisición de capital es más positiva. La probabilidad de obtener ganancias mediante la creación de condiciones favorables en los mercados de capital al aplicar las IAS o las US GAAP es mayor que los costos que supone la implantación de dichos sistemas de contabilidad. Más aún, la aplicación universal de normas de contabilidad representaría una ventaja importante para los usuarios (líneas aéreas) ya que el establecimiento de derechos se estudiaría basándose en una plataforma uniforme. En muchos países, los ministerios de relaciones exteriores actúan como organismo de reglamentación. Las normas universales también serían ventajosas para estas autoridades (como regla, oficinas nacionales de aeronáutica) cuando se trata de evaluar la situación financiera y también evaluar los derechos.

5. **FUNCIÓN DE LA OACI**

5.1 En beneficio de una evolución próspera y rentable de la aviación civil y considerando la comercialización ya mencionada de las organizaciones de infraestructura de la aviación civil, la OACI debería examinar los aspectos concretos del sector de contabilidad y formular sus propias recomendaciones. La OACI podría tener una función decisiva para incorporar estos criterios concretos del sector en las normas de contabilidad.

5.2 Esto podría lograrse en primer lugar:

- fomentando la aplicación de normas de contabilidad como las IAS o las US GAAP (o cualquier otra norma generalmente reconocida) y en segundo lugar,
- mediante el respaldo de la aplicación de una norma de la industria para los aeropuertos basada en las normas generales de contabilidad, después de coordinar con otras organizaciones de las Naciones Unidas, por ejemplo, la OMC.

5.3 Con respecto al segundo punto, cabría notar que siempre que esté garantizada la compatibilidad con las normas de contabilidad seleccionadas, un sistema de informes financieros de un sector concreto podría reflejar absolutamente las necesidades y características del sector de aeropuertos. Por ejemplo, para los aeropuertos significaría que las actividades comerciales de la aviación y ajenas a la aviación se distinguirían en los informes del segmento y que la distribución de costos podría expresarse en los informes para fines externos. El objetivo principal es la entrega de informes verdaderos y justos para los inversionistas, usuarios y el público.

5.4 Hasta ahora el IASC no ha publicado normas de la industria. No obstante, se trabaja al respecto (agricultura). El objetivo sería permitir a la OACI, después de examinar detenidamente la aplicabilidad de las IAS y las US GAAP al sector, que inicie una activa campaña con las organizaciones pertinentes para asegurar que se consideren las necesidades del sector de aeropuertos.

6. **RECOMENDACIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LAS DIRECTRICES DE LA OACI**

6.1 Se invita a la Conferencia a fomentar la aplicación de normas de contabilidad internacionalmente aceptadas para los aeropuertos y servicios de navegación aérea que preparan sus propios estados financieros. El Doc 9082/5 (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*) y el Doc 9562 (*Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*) deberían enmendarse en consecuencia.