

**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**

**LAS ORIENTACIONES DE LA OACI Y LAS NORMAS INTERNACIONALES DE
CONTABILIDAD RESPECTO A LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
– PUNTO DE VISTA DEL INVERSOR**

(Presentado por 29 Estados contratantes, miembros de EUROCONTROL¹)

RESUMEN

Los servicios de navegación aérea comercializados se ven cada vez más afectados por las políticas de los inversores privados. Por consiguiente, la financiación de la infraestructura del proveedor de servicios está sujeta a nuevos requisitos. El propósito de este documento es instar a la OACI a que reclame activamente el desarrollo de directrices contables que actúen como normas sectoriales.

1. SÍNTESIS

1.1 A medida que el proceso de liberalización mundial sigue su curso en el sector aeronáutico, los proveedores de servicios –especialmente los servicios de navegación aérea– se ven muy afectados por la tendencia progresiva hacia la privatización y la comercialización. En consecuencia, las políticas de los

¹ La Organización EUROCONTROL se compone de 29 Estados miembros europeos y de una Agencia. Los Estados miembros son: Alemania, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Croacia, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Francia, Grecia, Hungría, Irlanda, Italia, Luxemburgo, Malta, Moldavia, Mónaco, Noruega, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, República Checa, Rumania, Suecia, Suiza, Turquía.

inversores privados están incidiendo cada vez más en el futuro de las inversiones. Resultado de ello es que la financiación de los servicios de navegación aérea puede verse sujeta a nuevos requisitos.

1.2 Las orientaciones de la OACI actualmente existentes –por ejemplo, las que figuran en los documentos 9082/5 (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*), 9562 (*Manual sobre los aspectos económicos de los aeropuertos*) y 9161/3 (*Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*)– son las únicas disposiciones que establecen normas económicas y financieras aplicables a los proveedores de servicios reconocidas internacionalmente.

1.3 Las orientaciones de la OACI en cuestión deberían especificar normas internacionales de contabilidad (IAS), principios contables norteamericanos generalmente aceptados (US GAAP) o cualquier otro criterio contable generalmente reconocido como técnicas a utilizar para garantizar una explotación eficaz de los mercados de capitales internacionales para servicios de navegación aérea privatizados o semiprivatizados, lo que a su vez traería consigo una mejora de su base económica.

1.4 En el presente documento se analizan las disposiciones de la OACI en materia de contabilidad y se examinan los requisitos desde el punto de vista del inversor privado.

1.5 Asimismo, se plantean propuestas encaminadas a completar/modificar las correspondientes declaraciones/recomendaciones de la OACI y, si fuera necesario, la interpretación de las mismas. Por otra parte, se propone que la OACI reclame activamente el desarrollo de orientaciones contables que actúen como normas sectoriales.

2. GENERALIDADES

2.1 Las previsiones publicadas por organizaciones reconocidas apuntan a un incremento global del tráfico aéreo. Ello da lugar a que en muchos Estados surja la necesidad de modernizar o ampliar las infraestructuras de la aviación civil. En muchos Estados contratantes, el sector de la aviación civil está ampliamente liberalizado, lo que resulta en un mercado abierto que actúa como activador clave del crecimiento de la aviación civil. La liberalización ha creado las condiciones para que se dé una presión competitiva que está siendo transferida progresivamente de las compañías aéreas a los proveedores de servicios, como las organizaciones de navegación aérea. Este entorno competitivo está llevando a una intensificación de la presión que los usuarios (las compañías aéreas) ejercen sobre los precios establecidos por los proveedores (de los servicios de navegación aérea). Además, acometer este crecimiento previsto de la aviación civil supone una ampliación –generalmente de una alta proporción de capital– de las instalaciones y servicios de navegación aérea, así como de los costes de remplazo. Los Estados que se ven obligados a financiar sus necesidades de capital para invertir en infraestructuras de aviación civil en el contexto de una competencia creciente se encuentran a menudo atrapados entre la presión de los precios y las necesidades de inversión.

2.2 Existe una tendencia mundial a dejar en manos del sector privado la financiación y la administración de las infraestructuras de navegación aérea. En este sentido, se buscan posibilidades de financiación privada para invertir en infraestructuras de aviación civil. Estos fondos están muy solicitados en los mercados de capital internacionales y globalizados. En estos mercados de capitales de alto nivel de eficacia se utilizan métodos profesionales para analizar y evaluar el rendimiento potencial y los riesgos comerciales. Como contrapartida, esto está aumentando los requisitos de transparencia contable por parte de los proveedores de servicios que buscan capital. Uno de los requisitos esenciales es la capacidad de someter los estados financieros de años anteriores de una empresa a un examen comparativo detallado con objeto de extraer datos financieros clave significativos de las cuentas de cierre de ejercicio.

3. OBJETIVOS

3.1 Dentro del marco de las directrices de la OACI para las organizaciones de navegación aérea, el uso de principios contables internacionales –principios contables norteamericanos generalmente aceptados (US GAAP) o normas internacionales de contabilidad (IAS)– deberá fomentarse allí donde los aeropuertos y los servicios de navegación aérea pretendan acceder a los mercados de capitales internacionales.

3.2 La transparencia para los inversores es, según los requisitos de la mayor parte de las organizaciones bursátiles de todo el mundo, la llave que permite el acceso a los mercados de capitales y, por consiguiente, a unas condiciones más ventajosas en materia de préstamos y participaciones. La navegación aérea debe considerarse un gran negocio con importantes necesidades de inversión y capital para financiar sus proyectos futuros. Por lo tanto, el modo de adquisición de recursos financieros y las condiciones impuestas en la materia pueden incidir considerablemente en los resultados de los proveedores de servicios.

4. VENTAJAS DE LA CONTABILIDAD CONFORME A LOS PRINCIPIOS US GAAP O LAS NORMAS IAS

4.1 El papel de la OACI con respecto a los principios contables internacionales

4.1.1 Gran número de organizaciones de navegación aérea son entidades oficiales parcialmente o, en el caso de algunas de ellas, completamente privatizadas. Normalmente suelen elaborar sus cuentas e informes financieros conforme a los principios contables nacionales vigentes. Esto podría restar comparabilidad y transparencia, y a su vez impedir el acceso al mercado internacional de capitales y también el diálogo con los usuarios.

4.1.2 Para acometer este problema fundamental de incompatibilidad contable, convendría que la OACI fomentara la aprobación de una serie de criterios de contabilidad reconocidos y aceptados en el ámbito internacional, especialmente los principios US GAAP y las normas IAS.

4.2 Evolución de las normas internacionales de contabilidad (IAS)

4.2.1 Los métodos contables según las normas IAS:

- han evolucionado durante los últimos cuatro años hasta convertirse en un código de conducta de gran alcance cuya aplicación se está generalizando en todo el mundo;
- están siendo incorporados en las normativas contables estatales de muchos países; y
- están considerados en muchos mercados de valores de todo el mundo como equivalentes a las normativas nacionales o regionales.

4.2.2 El IASC² está trabajando actualmente en la obtención de la aprobación por parte de la IOSCO³ de una normativa contable generalmente aceptada que regule la adquisición transfronteriza de capital y la cotización en los mercados de valores.

² Comité de Normas Internacionales de Contabilidad de Londres.

³ Organización Internacional de Comisiones de Valores.

4.3 **La importancia de los principios contables norteamericanos generalmente aceptados (US GAAP)**

4.3.1 Lo mismo puede decirse de los principios contables norteamericanos generalmente aceptados (US GAAP), que principalmente aplican de forma selectiva las empresas que cotizan en bolsa (en los sectores de finanzas, banca y seguros) en los EUA, Canadá y otros países. Si bien los principios US GAAP son aún más exhaustivos que las normas IAS, éstas se van acercando progresivamente a los requisitos de aquellos.

5. **LOS MÉTODOS CONTABLES UNIVERSALES DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL INVERSOR Y DE OTROS ACCIONISTAS**

5.1 **Las ventajas de aplicar normas aceptadas a escala internacional para los servicios de navegación aérea**

5.1.1 Si, además de los informes financieros destinados al exterior, el objetivo es el de elaborar todas las cuentas sobre una base de transparencia y comparabilidad para la información de gestión y la dirección, así como ofrecer una base para la fijación de los costes de los servicios de navegación aérea y de los cánones por determinados servicios, la aplicación de una normativa unificada y comprensible por todos ofrece unas ventajas de primer orden. Esta normativa se basa lógicamente en criterios comerciales. Por ejemplo, no se permite la contabilidad en valores de caja ni los métodos de cómputo sobre una base anual para las depreciaciones de la propiedad, instalaciones y equipos, la revalorización del capital inmobiliario debe ser conforme a unas orientaciones claras y a unos criterios de divulgación estrictos, etc. La información requerida por los mercados de capitales y los usuarios son objeto de directrices precisas.

5.1.2 La aplicación de una normativa unificada y generalmente aceptada facilita la comparación de los estados financieros de los servicios de navegación aérea y, por tanto, también la comparación interna de las empresas. En concreto, la comparación interna de las empresas es posible en los dos enfoques contables anteriormente mencionados, pues requieren la elaboración de informes por segmentos por parte de las empresas y la publicación de los resultados alcanzados en cada segmento independiente.

5.2 **Las normas de contabilidad como medio de comunicación**

5.2.1 Hoy en día se admite de forma general que los estados financieros anuales elaborados de acuerdo con las normas IAS o los principios US GAAP disfrutan de una aceptación mucho mayor en los mercados de capitales que otros métodos contables, lo que reduce los gastos a la hora de adquirir capital. Las probabilidades de lograr beneficios creando condiciones favorables en los mercados de capitales mediante la aplicación de las normas IAS o de los principios US GAAP superan los costes de la puesta en práctica de tales sistemas de contabilidad. Asimismo, la aplicación universal de normas contables traería consigo enormes ventajas para los usuarios (las compañías aéreas), pues la fijación de cánones podría debatirse sobre una base unificada. En muchos países, el órgano de regulación es un servicio estatal. La aprobación de normas universales también supondría una ventaja para esos servicios (por regla general, las autoridades aeronáuticas nacionales) a la hora de evaluar la situación financiera y, por tanto, también los cánones.

6. **EL PAPEL DE LA OACI**

6.1 En interés de una evolución próspera y rentable de la aviación civil, y en vista de la comercialización de los organismos responsables de la infraestructura de la aviación civil arriba mencionada, la OACI debería examinar los aspectos contables específicos del sector y emitir sus propias recomendaciones. La OACI podría contribuir a la incorporación de estos criterios específicos del sector en las normas de contabilidad.

6.2 Ello podría hacerse de la siguiente manera:

- en primer lugar, promoviendo la aplicación de criterios de contabilidad tales como las normas IAS o los principios US GAAP (o de cualquier otro criterio generalmente reconocido);
- en segundo lugar, apoyando la puesta en práctica de una normativa sectorial aplicable a las organizaciones de navegación aérea basada en principios contables generales, tras su coordinación con otras organizaciones de la ONU, por ejemplo, la OMC.

6.3 En cuanto al segundo punto, conviene subrayar que, siempre que quede asegurada la compatibilidad con la normativa contable elegida, un sistema de elaboración de informes financieros específico del sector podría muy bien tener en cuenta las necesidades y características de la navegación aérea. Esto podría significar que en los informes destinados al exterior figurarían las asignaciones de costes correspondientes. El objetivo principal es la elaboración de informes fiables y objetivos para los inversores, los usuarios y el público.

6.4 Hasta la fecha, el IASC no ha emitido normas sectoriales. No obstante, se está trabajando en la redacción de dichas normas (agricultura). El objetivo sería el de permitir a la OACI, tras un examen detenido de la aplicabilidad de las normas IAS y de los principios US GAAP en el sector, montar una sólida campaña con las organizaciones pertinentes encaminada a garantizar que se atiendan las necesidades del sector de la navegación aérea.

7. **RECOMENDACIÓN PARA LA ADAPTACIÓN DE LAS ORIENTACIONES DE LA OACI**

7.1 Se insta a la Conferencia a que promueva la aplicación de normas contables internacionalmente aceptadas para los servicios de navegación aérea que elaboran sus propios estados financieros. El documento 9082/5 (*Declaraciones del Consejo a los Estados contratantes sobre derechos por el uso de aeropuertos y servicios de navegación aérea*) y/o el 9161/3 (*Manual sobre los aspectos económicos de los servicios de navegación aérea*) deberían ampliarse en consecuencia.