



**NOTA DE ESTUDIO**

**DÉCIMA REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE ESTADÍSTICA**

**Montreal, 23 - 27 de noviembre de 2009**

**Cuestión 3 del  
orden del día: Datos financieros de los transportistas aéreos**

**REPERCUSIONES EN LOS PRONÓSTICOS DE TRÁFICO RELACIONADAS  
CON LA PRESENTACIÓN DE DATOS FINANCIEROS  
DE LOS TRANSPORTISTAS AÉREOS— SUPLEMENTOS**

(Nota presentada por la Secretaría)

**RESUMEN**

Los suplementos por combustible son factores cada vez más importantes en los ingresos de explotación de los transportistas aéreos. La presentación y contabilidad no normalizadas de los suplementos por combustible pueden tener consecuencias en las actividades de análisis y pronóstico de la OACI. La 14ª Reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14) recomendó enmiendas apropiadas respecto a las instrucciones, a fin de que en el actual formulario de información de transporte aéreo EF se incluyan los suplementos por combustible y otros suplementos similares y que se defina claramente bajo qué título deben indicarse estos suplementos.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 5.

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La presente nota se ocupa de las reglas no normalizadas para la presentación de información sobre elementos financieros en el estado de resultados de los transportistas aéreos, y las posibles repercusiones de ello en las actividades de análisis y pronóstico de la OACI.

**2. SUPLEMENTOS POR COMBUSTIBLE**

2.1 Por definición, un suplemento es una cantidad que se añade al costo habitual de un producto. En caso de fuertes aumentos en el precio del combustible, los transportistas aéreos aplican generalmente un suplemento por combustible para compensar el aumento de sus gastos en concepto de combustible. Estos suplementos son cantidades pagadas por los clientes, adicionales a la tarifa aérea indicada, y pueden ser bastante importantes, como en el caso de la más reciente crisis del petróleo, en el primer semestre de 2008, durante la cual llegaron a un valor entre el 10% y el 25% de la tarifa habitualmente cobrada por los transportistas aéreos. Por consiguiente, es importante saber cómo se indican estos suplementos en los estados de pérdidas y ganancias de los transportistas aéreos, y, más

específicamente, en los datos presentados a la OACI en el formulario EF sobre la información financiera de los transportistas aéreos.

2.2 Además, cómo estos suplementos también pueden ser anulados por los transportistas aéreos cuando los precios del combustible disminuyen, el tratamiento de contabilidad inicial también se verá afectado por los períodos durante los cuales el suplemento por combustible se haya anulado.

### 2.3 **Tratamiento de contabilidad general para los suplementos por combustible**

2.3.1 El método de contabilidad prescrito en las normas de contabilidad nacionales varían de un Estado a otro. Sin embargo, las normas de contabilidad adoptadas a escala internacional, tales como las Normas internacionales de notificación financiera (IFRS)<sup>1</sup> y los principios contables generalmente aceptados (GAAP) de los Estados Unidos, prescriben que los suplementos deberían incluirse como parte de los ingresos de explotación. Por definición, los suplementos son ingresos de explotación que corresponden a un aumento de los costos de explotación, en este caso, los costos del combustible para los transportistas aéreos. Teniendo en cuenta la importante suma global de estos suplementos por combustible, las normas de contabilidad adoptadas a escala internacional no autorizan la compensación de estos suplementos con los costos del combustible. Por lo tanto, los costos del combustible deben indicarse sin deducir la suma correspondiente a los suplementos por combustible, lo que significa que los suplementos por combustible deben reflejarse como ingresos de explotación y no como ingresos ajenos a la explotación.

2.3.2 Mismo bajo la amplia categoría de ingresos de explotación, sigue siendo posible que la clasificación de los suplementos por combustible presente ambigüedades para los transportistas aéreos.

## 3. **OTROS SUPLEMENTOS**

3.1 Además de los suplementos por combustible, pueden aplicarse otros suplementos, tales como el suplemento relativo al equipaje que se relaciona, por ejemplo, con el aumento de los precios del combustible (como se registró durante la más reciente crisis del petróleo en 2008), o incluso los suplementos relativos a seguros que se aplicaron durante períodos específicos como, por ejemplo, durante la guerra de Irak en 1991 o después de los ataques del 11 de septiembre de 2001.

3.2 Si bien los suplementos relativos al equipaje se clasifican bajo el título “exceso de equipaje”, es más difícil clasificar el suplemento relativo a seguros, o todo otro suplemento que pueda aplicarse en circunstancias especiales.

## 4. **REPERCUSIONES POR LO QUE RESPECTA A LOS INDICADORES CLAVE Y LOS PRONÓSTICOS FUTUROS A CAUSA DE LAS DIFERENCIAS EN LA PRESENTACIÓN DE INFORMACIÓN**

4.1 Los diferentes métodos para contabilizar y presentar información sobre los suplementos por combustible pueden tener repercusiones por lo que respecta a los ingresos relativos a los pasajeros y los rendimientos de explotación, así como por lo que respecta a los costos unitarios, como puede verse en la tabla a continuación. A su vez, estos producen una distorsión de los resultados del análisis y de las evaluaciones comparativas entre los transportistas de cada Estado o de cada región.

---

<sup>1</sup> Más precisamente, la norma IFRS conexas: Norma internacional de contabilidad (NIC 18) que trata sobre el reconocimiento de ingresos.

Se contabilizará como:	Tendrá repercusiones con respecto a:	Ha de cambiar lo siguiente:
Elemento ajeno a la explotación	Ingresos de explotación e ingresos relativos a los pasajeros	Rendimientos de explotación y rendimientos relativos a los pasajeros
Reducción de los costos del combustible	Costos de explotación, ingresos de explotación e ingresos relativos a los pasajeros	Costos unitarios, rendimientos de explotación y rendimientos relativos a los pasajeros
Elemento separado, bajo el título de Otros ingresos, que forma parte de los ingresos de explotación	Ingresos relativos a los pasajeros	Rendimientos relativos a los pasajeros

4.2 Por lo que respecta a la presentación de información para fines estadísticos, el formulario EF define los ingresos relativos a los pasajeros como “*todos los ingresos obtenidos del transporte de pasajeros en vuelos regulares después de haber deducido los descuentos y rebajas aplicables y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas*”.

4.3 Los transportistas no cuentan con una indicación clara respecto a la manera en que deben presentar información sobre los montos relativos a los suplementos por combustible u otros suplementos recibidos de los pasajeros, lo cual significa que cada transportista seguirá sus propias reglas de contabilidad. Esta falta de instrucciones podría repercutir en los pronósticos de tráfico. Las variables independientes clave en la mayor parte de los modelos de pronosticación del tráfico de pasajeros, el parámetro económico (generalmente el PIB), el precio de los billetes, representado como valor indirecto por el rendimiento relativo a los pasajeros, pueden constituir otro factor importante. Además, las fluctuaciones principales respecto a los rendimientos, como las que se produjeron durante la más reciente crisis del petróleo en 2008, definitivamente repercutirán en la elasticidad de los precios y, por consiguiente, en los pronósticos.

4.4 Por lo tanto se propone que, en las instrucciones actuales sobre ingresos relativos a los pasajeros que figuran en el formulario de información de transporte aéreo EF de la OACI, se añadan instrucciones apropiadas para contabilizar los suplementos. Como los suplementos por combustible constituyen un reajuste del precio, podría recomendarse que los transportistas aéreos los incluyan con los ingresos relativos a los pasajeros, estén o no contabilizados en una cuenta especial de ingresos de explotación.

4.5 *Recomendación de la 14ª reunión del Grupo de expertos sobre estadísticas (STAP/14-13).* El grupo de expertos recomendó que se hicieran las modificaciones necesarias en el formulario de información de transporte aéreo EF actual, a fin de incluir en el formulario EF los suplementos por combustible y otros suplementos similares.

## 5. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

5.1 Se invita a la Reunión departamental a recomendar que las instrucciones para la presentación de información sobre ingresos relativos a los pasajeros que figuran actualmente en el formulario EF, en los puntos 1.1 y 2.1, se enmienden como sigue:

- a) *Pasajeros (punto 1.1).* Inclúyanse todos los ingresos obtenidos del transporte de pasajeros en vuelos regulares después de haber deducido los descuentos y rebajas aplicables y las tarifas directas prorrateadas entre líneas aéreas. En el caso de ofertas promocionales (es decir, “dos por uno”), se cobrará el ingreso bruto correspondiente a ambos billetes, con el descuento aplicable, de modo que refleje el ingreso neto

correspondiente al valor de un billete. Para los pasajeros que viajan con billetes emitidos por canje de puntos de viajeros frecuentes, ha de anotarse un ingreso nulo. Inclúyanse asimismo todos los montos percibidos de los pasajeros como suplementos por combustible y otros suplementos que se traducen en ingresos conservados por el transportista aéreo, es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transmitir los montos así percibidos al gobierno ni a ningún otro organismo.

- b) *Pasajeros y exceso de equipaje (punto 2.1)*. Inclúyanse los ingresos brutos derivados del transporte aéreo de pasajeros y del exceso de equipaje en vuelos no regulares. Inclúyanse asimismo todos los montos percibidos de los pasajeros como suplementos por carburante u otros suplementos que se traducen en ingresos conservados por el transportista aéreo, es decir, cuando el transportista no tiene la obligación de transmitir los montos así percibidos al gobierno ni a ningún otro organismo.

— FIN —