

**Medición de la flota aérea a una empresa pyme del sector aeronáutico colombiano**

Presentado por:

Angelo Mauricio Jejen Muñoz

Yady Andrea Pinilla

Luz Viviana Rico Ortega

Trabajo de grado para optar al título de Especialista en Estándares Internacionales de Contabilidad  
y Auditoría

Director

M.Sc. Edison Fredy León Paimé

UNIVERSIDAD JORGE TADEO LOZANO

Facultad de Ciencias Econo Administrativas

Especialización en Estándares Internacionales de Contabilidad y Auditoría

03 de septiembre de 2018

## Tabla de contenido

Resumen .....	3
Palabras Claves.....	3
Abstract .....	4
Key Words.....	4
Introducción.....	5
Capítulo 1. Medición de la propiedad, planta y equipo bajo normas internacionales de información financiera a una sucursal colombiana del sector aeronáutico .....	7
1.1. Planteamiento del problema .....	7
1.2. Presentación de la compañía.....	8
1.3. Justificación .....	10
Capítulo 2. Marcos .....	12
2.1. Marco Jurídico .....	12
2.2. Marco Teórico .....	14
2.2.1. Antecedentes .....	14
2.3. Marco Conceptual.....	15
2.4. Metodología.....	18
2.4.1. Tipo de investigación.....	18
Capítulo 3. Resultados .....	20
Capítulo 4. Discusión .....	27
4.1. Discusión de Resultados.....	27
Capítulo 5. Conclusiones.....	28
Referencias .....	30

## **Resumen**

El documento presenta un diagnóstico en la medición de propiedad, planta y equipo (transporte aéreo) tomando como base las normas internacionales de información financiera para Pymes, aplicables a la compañía del sector aeronáutico perteneciente al grupo 2. Para esto se ha contrastado la sección 17 para Pymes<sup>1</sup>; dicha actividad se realizó a través de la revisión de literatura; como leyes y decretos que regulan la presentación de los principios y normas de contabilidad de la información financiera y aseguramiento aceptados en Colombia y conocimiento de campo de estudio (flota aérea colombiana) y la aplicación del análisis y síntesis. Obteniendo como resultado las mediciones adecuadas de la propiedad, planta y equipo especialmente a la flota de transporte aéreo bajo las normas internacionales de información financiera para Pymes sección 17 (versión 2015).

Fundamentados en los resultados obtenidos, se concluye que las mediciones y/o reconocimiento de éste activo cumple con lo exigido de la norma, permitiendo que sus estados financieros sean congruente con los objetivos de la información financiera.

### **Palabras Claves**

Normas Internacionales para Pymes, Propiedad, planta y equipo, flota de transporte aéreo.

---

<sup>1</sup> Pequeña y medianas empresas.

## **Abstract**

This document present a diagnostic in the measuring of the Property, plant and equipment (Air transportation) taking as a starting point the International Financial Reporting Standards by Pymes that they are applicable to the Company to the Aeronautical Sector belonging to group 2; for this objective, We have analyzed the 17 section by Pymes; this activity has been made through of the literature review; as a laws and decrees that regulate the presentation of the Accountant's principle and regulation of the financial assurance information accepted in Colombia, on the other hand, It has been made through of the knowledge of this matter (Colombian air fleet planes) and their analysis and synthesis. This analysis we have allowed to achieve the appropriate measuring tools applicable of the Property, plant and equipment to the air transportation fleet under to the International Financial Reporting Standards by Pymes, section 17 (2015 version).

According to the results that We have obtained, We conclude that the measuring that we have made in order to recognize this asset meets the requirements of this regulation, and it permits that the financial statements are consistent with the financial information objectives.

### **Key Words**

International Financial Reporting Standards by Pymes, Property, plant and equipment, air transportation fleet.

## **Introducción**

Los activos son manejados por las empresas para producir bienes o servicios que se puedan ofertar en el mercado y de esta manera alcanzar beneficios económicos futuros relacionados con el mismo. Estos beneficios son definidos por los Estándares Internacionales de Información Financiera (IFRS, sigla en inglés) como el potencial que tienen los activos para contribuir de manera directa o indirecta sobre los flujos de efectivo con el fin de aumentar su patrimonio, y continuar con el negocio en marcha, lo que da importancia relevante y significativa a la medición y valoración de los activos de la compañía.

El objetivo general fue realizar un diagnóstico en la medición de la propiedad planta y equipo de transporte aéreo bajo las normas internacionales de información financiera para Pymes sección 17 (versión 2015) de la compañía del sector aeronáutico colombiano, para identificar la forma correcta de reconocimientos y mediciones de ésta.

Para el logro del objetivo se analizó el Estado Financiero al 31 de diciembre de 2016, de acuerdo con las mediciones establecidas por las normas, tales como: la inicial, posterior y valor razonable de la propiedad planta y equipo, y, a su vez se interrelaciono con los diferentes componentes que hacen posible el funcionamiento y la medición de la aeronave como propiedad, planta y equipo.

A lo largo del trabajo se observaron 4 capítulos, conformados de la siguiente manera:

- Capítulo 1. En este realizamos una presentación de la compañía, el problema principal por el que se decidió realizar el trabajo, al igual que la justificación, el objetivo general y los necesarios para alcanzarlo; la metodología de investigación.
- Capítulo 2. En este presentamos marco jurídico, marco teórico compuestos por antecedentes del tema trabajado y conocimiento disponible para realizar la ejecución del trabajo.
- Capítulo 3. Se dio a conocer los resultados de la medición del equipo de transporte aéreo.
- Capítulo 4. En este exponemos los argumentos frente a la posición planteada de la medición de la aeronave que hace parte de la propiedad, planta y equipo de transporte aéreo.
- Capítulo 5. En este damos a conocer las conclusiones después de analizar los resultados de la medición del equipo de transporte aéreo.

## **Capítulo 1. Medición de la propiedad, planta y equipo bajo normas internacionales de información financiera a una sucursal colombiana del sector aeronáutico**

### **1.1. Planteamiento del problema**

Luego de la publicación de la Ley 1314 del año 2009 las empresas colombianas son obligadas a presentar los estándares internacionales de contabilidad aceptadas a nivel mundial, los cuales, son emitidos por el Comité de Normas Internacionales de Contabilidad (IASB) estas normas de información financiera NIIF para PYMES tienen el propósito de generar en sus Estados Financieros información de alta calidad, donde los reportes financieros sean transparentes, comparables, fiables y a su vez valorando riesgos por efectos fundamentales que puedan ocurrir al preparar la información.

Con el estudio de las Normas Internaciones de Información Financiera, (IFRS por su sigla en inglés<sup>2</sup>) se identifica la falta de procesos para resolver los problemas de valoración de los activos y se establecen las Normas Internacionales de Valoración, emitidas por IVSC<sup>3</sup>, como alternativa para desarrollos específicos de valoración basadas en los estándares internacionales que van orientados a través del marco conceptual.

El proceso de medición para los elementos que integran el Estado de la Situación Financiera es prolongado en el tiempo mientras el elemento sea contralado por la entidad; en consecuencia, la medición tiene lugar a dos momentos: en el reconocimiento, denominada medición inicial, y al cierre de los Estados Financieros, medición posterior. Por su parte, los elementos incorporados al Estado de Resultado

---

<sup>2</sup> International Financial Reporting Standards

<sup>3</sup> International Valuation Standards

se miden por referencia a la medición de los elementos del Estado de Situación Financiera (IASB. Marco Conceptual, p 85).

De acuerdo a lo anterior, surge la necesidad de los criterios de reconocimiento y medición teniendo presente cuándo se reconocen los elementos y por cuánto se miden, de tal forma que cuándo se reconocen debe cumplir con la definición de la probabilidad que genere flujos de efectivo y la posibilidad de medirlos de manera fidedigna. La Propiedad, Planta y Equipo de la empresa del sector aeronáutico facilita el proceso de análisis que propone el marco conceptual.

De ahí, es necesario entender la aplicación de la NIIF para nuestro trabajo para determinar los momentos que dan lugar a reconocer y medir la Propiedad, planta y equipo, y, a su vez las afectaciones contables que tendría el uso inadecuado de esta norma. Al presentar vacíos en el manejo correcto de la norma y desconocimiento de los procesos de la organización se vería afectado notablemente sus Estados Financieros.

En este contexto surge la pregunta, ¿La medición del equipo de transporte aéreo realizada por la compañía X del sector aeronáutico colombiano, cumple con los requisitos de la sección 17 de NIIF para PYMES versión 2015?.

## **1.2. Presentación de la compañía**

La compañía de la cual se realizó la propuesta se encuentra ubicada en Bogotá, es un empresa de vuelos chárter específicamente, fundada el 21 de febrero de 1995 por cinco pilotos de vuelos chárter dedicada al transporte aéreo de carga y vuelos comerciales, utilizando tres bases ubicadas estratégicamente en Colombia (Bogotá, Medellín, Cali), opera a nivel nacional en la rutas de

Ipiales, Guapi, el Charco, Capurganá, Neiva, Cartagena, San Andrés, también realiza operación en Centro América y el Caribe.

La compañía posee tres aeronaves de la misma línea, cuyas características son:

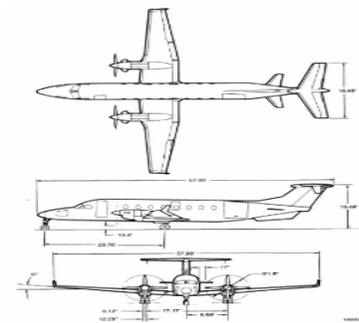
### **BEEHCRAFT 1900D**

De acuerdo a las especificaciones del manual (Raytheon Aircraft Company Beechcraft ) (2007) son aviones de turbohélice de reacción de 19 plazas más dos tripulantes de fabricación Americana que sirven de línea local, fabricados en 1982 por la división Beechcraft de la compañía Raytheon. Estos aviones están diseñados principalmente para operar como aeronaves regionales, tienen excelentes características de despegue y aterrizaje, las aeronaves son aptas para uso en pistas cortas.

El Beechcraft 1900D es un avión bimotor turbohélice Pratt & Whitney PT6A67D con una longitud de 17.62m, envergadura de 17.64 m, a un máximo techo operativo de 25.000 pies y con un peso máximo al despegue de 17.120 libras, con una capacidad de vuelo de 5 horas, son las características principales de la aeronave (Raytheon Aircraft Company Beechcraft, p, 202).

### **Estructura de la aeronave B 1900D**

Fuselaje es el cuerpo estructural del avión, que aloja a los pasajeros, junto con los sistemas y equipos que dirigen el avión, se consideran parte central porque a ella se acoplan directamente o indirectamente el resto de partes como las superficies aerodinámicas, el tren de aterrizaje y los motores que van dispuestos en barquillas o mástiles, sobre o bajo de las alas (Raytheon Aircraft Company Beechcraft, p, 105).



(Beechcraft, 2007), Ilustración genérica del avión

### 1.3. Justificación

Dado que la economía internacional se hace cada día más competitiva crea la necesidad de homologar principios y normas entendibles en sus estados financieros, con la intención que la información contable financiera sea comparable de modo que sus reportes a nivel global sean transparentes utilizando un lenguaje común por los distintos sectores económicos internacionales. Con el fin obtener un lenguaje universal en la preparación y presentación de los Estados Financieros el IASB <sup>4</sup> emite las Normas de Internacionales de Información Financiera, con el propósito de establecer procesos tales como; reconocimiento, medición y revelación en sus Estados Financieros por lo consiguiente hace énfasis a las transacciones y hechos económicos que son importantes para los mismos.

La razón para realizar estos reconocimientos y/o mediciones de la propiedad, planta y equipo, se observa en el grado de relevancia que representa en los Estados Financieros, lo que hace que tenga un análisis de fondo de control de recursos proporcionando a la compañía beneficios económicos

---

<sup>4</sup> Comité de Normas Internacionales de Contabilidad.

futuros. Se realizó mediante el análisis que se le aplicó al rubro de la Propiedad, Planta y Equipo de transporte aéreo que forma parte de sus Estados Financieros bajo la Norma Internacional de Información Financiera, al 31 de diciembre del año 2016 presentados por la compañía del sector aeronáutico colombiano en su moneda funcional COP, se plasmó desde el aspecto técnico y normativo, evaluando los procesos que se deben tener presente para realizar estas mediciones.

Para obtener este análisis, primero nos cuestionamos ¿qué tan conveniente pueda ser la medición de la aeronave conjuntamente sin tener presente los costos que se derivan de los mantenimientos?, lo cual nos llevó a confrontar las Normas Internacionales de Información Financiera con la aplicación correspondiente a lo relacionado con los aspectos de mediciones y/o reconocimientos de esta propiedad, adicionalmente se consultó el manual del fabricante de la aeronave, punto clave para definir los procesos de intervalo para la ejecución de estos mantenimientos haciendo que la aeronave esté en condiciones de aeronavegabilidad, por lo tanto forma parte de los reconocimientos y/o mediciones, de esta manera hace que el equipo de transporte tenga un mayor o menor valor del activo, y, a su vez establecer las políticas contables de la compañía referente a la propiedad, planta y equipo. De esta manera se diagnosticó que las mediciones realizadas por la compañía se efectuaron de acuerdo a lo establecido a la norma y sus políticas contables.

## Capítulo 2. Marcos

### 2.1. Marco Jurídico

**El Congreso de Colombia. (30 de diciembre de 1999) (Ley 550 de 1999)** *“Establece un régimen que promueva y facilite la reactivación empresarial, la reestructuración de los entes territoriales”*

Esta ley busca armonizar las normas contables colombianas a usos y reglas internacionales con efectos de garantizar la calidad, competitividad y oportuna información que se suministre a terceros, adicional tiene el propósito de realizar cambios estructurales en la profesión contable colombiana y sus diferentes ramas como la auditoría y la revisoría fiscal.

**El Congreso de Colombia.(13 de julio de 2009) (Ley 1314 de 2009)** *“Por la cual se regulan los principios y normas de contabilidad generalmente aceptados en Colombia, que señalan las autoridades competentes, el procedimiento para su expedición y se determinan las entidades responsables para vigilar su cumplimiento”*, Con esta regulación se ha transformado el marco esencial de la legislación, resaltando los aspectos más relevantes para Colombia en sus procesos contables, como conformar un sistema único y homogéneo de alta calidad para que los estados financieros brinden información financiera comprensible, transparente, comparable y útil para la toma de decisiones. Adicional en ésta se define la estructura general para la convergencia de los principios y Normas de Contabilidad e Información Financiera y aseguramiento de Información en Colombia con los estándares de aceptación mundial.

Establece las autoridades de regulación y normalización técnica, la autoridad disciplinaria y las autoridades de supervisión.

**Congreso de Colombia. (29 de diciembre de 2016) (Ley 1819 de 2016).”** *Cambios estructurales al sistema tributario*”, establece los alineamientos fiscales concordantes con la contabilidad bajo normas internacionales de información financiera a partir del año 2017. Se debe tener presente esta ley porque las cifras financieras reportadas en el año 2017 de los contribuyentes obligados a llevar contabilidad bajo las normas internacionales, será el punto de partida para obtener las bases y efectos fiscales.

Para realizar el modelo de medición, se tuvieron presentes las siguientes normas:

- **NIIF PARA PYMES SECCION 17 (Vers. 2015) - PROPIEDAD PLANTA Y EQUIPO:** Esta sección contempla el manejo que se le debe dar a la propiedad planta y equipo de acuerdo con los estándares internacionales; como es, el reconocimiento, medición, métodos de depreciación y la información a revelar en sus estados financieros. Es importante su aplicación porque en ella se determina la probabilidad que se obtengan beneficios económicos a futuro y sea confiablemente mediada por los procesos de reconocimiento, medición.

**NIIF PARA PYMES SECCION 13 (Vers. 2015) – INVENTARIOS:** Esta sección contempla los principios de reconocimiento y medición de los inventarios los cuales en forma de materiales o suministros que se consumirán en el proceso de producción o en la prestación del servicio. Se debe aplicar esta norma porque las entidades requieren evaluar al final del periodo las existencias en sus inventarios.

## **2.2. Marco Teórico**

### **2.2.1. Antecedentes.**

A partir de las revisiones pertinentes se identificó una serie de investigaciones que fueron útiles y necesarias para el análisis de nuestra medición.

- Gómez (2013) menciona en su artículo el grado de complejidad técnicamente que tienen las PYMES al realizar el deterioro a los activos, estimando el importe del mismo, la medición del valor razonable menos el costo de disposición y del valor de uso para establecer el importe recuperable, implica ser engorroso y tener un costo alto de información que los tratamientos anteriores” .p (19) “, lo más crítico en estos cambios normativos es la falta de sentido y aprendizaje operativo en los tratamientos contables, carencia de las empresas, por consiguiente la aplicación y manejo adecuado de los procesos es relevante para los estados financieros de las compañías, de esta manera este autor está apoyando nuestro trabajo de modo que la medición de la propiedad planta y equipo afectaría negativamente este proceso y se vería reflejado en las cifras.
  
- Tua (2009) señala en su ponencia los conceptos subyacentes en los sistemas de predicción, los elementos del estado financiero son congruentes con los objetivos de la información financiera, aplicando las características cualitativas de dicha información definiendo dos criterios para el reconocimiento de los elementos de los estados financieros: relevancia, apoyada en la probabilidad de beneficios económicos asociados y fiabilidad en la medición del costo”, p. (11)”, De ahí se deben analizar los criterios que se pueden utilizar en la medición de los componentes de los estados financieros que contemple las posibilidades

costo histórico, valor de realización, valor actual neto, de modo que este autor ayuda nuestro análisis con la intención de que la medición de la propiedad planta y equipo sobresalta positivamente en esta .

- Aguilar (2014) expone en su artículo la obligación puntual en la administración para identificar la necesidad de su activo tangible, analizando la importancia que puede tener determinados activos, por su relevancia económica y determinar un plan estratégico que le permita estar en armonía con el cumplimiento normativo y reporte interno”, p. 32”. Por lo cual es importante poseer información correcta de modo que se pueda conocer el pasado, observar el presente y programar el futuro de los procesos del negocio tanto a corto como a largo plazo. Con la intención de este autor da un beneficio a nuestro diagnóstico de tal forma que la medición de la propiedad planta y equipo lleve a cabo estos reconocimientos.

### 2.3. Marco Conceptual

De acuerdo al estudio de la normatividad NIIF para Pymes se definen los siguientes conceptos:

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (26 de octubre de 2015) (Marco Conceptual para la Información Financiera). Puntualiza las **Normas Internacionales de Información Financiera**, “es el conjunto de normas e interpretaciones de carácter técnico, que establecen criterios de reconocimiento, medición, presentación e información a revelar sobre las transacciones y hechos económicos que afectan a la organización”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015) (Sección 17 para PYMES). Define la **Propiedad planta y equipo** “son activos tangibles que se mantienen para su uso en la producción y su vida útil es superior a un periodo contable”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (01 de enero de 2005) (NIC 16). Determina la **vida útil** “es el periodo durante el cual se espera utilizar el activo”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (31 de marzo de 2004) (NIC 38). Define **activo** “un recurso controlado por la entidad como resultado de sucesos pasados y del cual se espera obtener en el futuro beneficios económicos”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (10 de julio de 2010) (Marco Conceptual para la Información Financiera). Define el **reconocimiento** “como proceso de incorporar una partida en los estados financieros siempre cuando cumpla los requisitos para ser reconocida”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (26 de octubre de 2015) (Marco Conceptual para la Información Financiera). Explica la **medición** “es el proceso de cuantificar, en términos monetarios información sobre los activo, pasivo, patrimonio, ingreso y gasto de una entidad”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015) (Sección 2 para PYMES). Aclara que el **costo histórico** “es el importe de efectivo o equivalente al efectivo pagado, o el valor razonable de la contraprestación entregada para adquirir el activo en el momento de su adquisición”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (03 de febrero de 2004) (NIIF 2). Expone el **valor razonable** “es el importe por el cual puede ser intercambiado un activo, o cancelado un pasivo, entre un comprador y un vendedor interesado y debidamente informado, que realizan una transacción en condiciones de independencia mutua”.

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015) (Sección 2 para PYMES). Detalla **fiabilidad** “cuando la información proporcionada en los estados financieros está libre de error significativo y sesgo, y, muestra fielmente lo que pretende representar o puede esperarse razonablemente que represente”.

De acuerdo a los componentes del equipo de transportes aéreo se definen los siguientes conceptos:

Según Pérez Porto (2013) define **transporte aéreo** “como el desplazamiento controlado a través del aire” (p.5).

Muñoz (2008)” detalla los componentes del equipo de transporte aéreo; donde el cuerpo principal de la estructura del avión y cuya función principal es dar cabida a la tripulación y los pasajeros es llamado **fuselaje**; adicional define las **alas** como la fuerza que hace posible el vuelo, por otro lado las **superficies de control** las puntualiza como superficies móviles situadas en las alas y en el empenaje de cola, las cuales responden a los movimientos de los mandos existente de la cabina provocan el movimiento del avión sobre cualquiera de sus ejes. Igualmente aclara que donde se amortigua el impacto del aterrizaje y permitir el rodaje y movimiento del avión en tierra es llamado **tren de aterrizaje**, asimismo define que **los motores** son los encargados de proporcionar la potencia necesaria para dar rodamiento al avión tanto en tierra como en el aire, y por último

especifica los **sistemas principales** son destinados a ayudar al funcionamiento de los elementos que hacen parte de la aeronave para que funciones su sistema hidráulico, eléctrico, presurización”(pp.10-15).

## **2.4. Metodología**

### **2.4.1. Tipo de investigación.**

Para el desarrollo de nuestro trabajo se realizó labor de campo, practicando visita a las instalaciones de la compañía con el propósito de conocer los procesos que van atados a la medición de las aeronaves, tales como; los mantenimientos mayores y los inventarios que forman parte de estas. La organización tuvo la disposición de brindarnos su Estado de la Situación Financiera al 31 de diciembre del año 2016 adicional todo la información contable y financiera para llevar a cabo nuestro estudio. Partiendo de esto, nuestro análisis va de la mano con los procesos que tienen las aeronaves y la elaboración de los informes financieros del año 2016.

Para desarrollar nuestra metodología y contar con un diagnostico se tuvieron presentes los siguientes aspectos.

1. Se realizó a través de la revisión literaria del Manual del Fabricante parte esencial de la aeronave los mantenimientos mayores que forman parte fundamental para activar esta propiedad, planta y equipo dándole un mayor o menor valor a este.

2. Teniendo en cuenta esta revisión descomponemos las partes de la aeronave para así determinar las mediciones y/o reconocimiento de este activo.
  
3. Por medio del estudio de las Normas Internacionales de Información Financiera, sección 17 y 13 para PYMES se analizó e interpreto la clasificación y todo el conjunto de la aeronave que permitió categorizarla en la propiedad, Planta y Equipo .
  
4. Se procedió a desagregar y verificar el cumplimiento de la norma con respecto a las mediciones y/o reconocimientos que se encuentran rubro de propiedad, planta y equipo de transporte aéreo suministrado por la compañía en su Estado Financiero al 31 de diciembre del año 2016.

### Capítulo 3. Resultados

Realizamos una descomposición del equipo de transporte aéreo tomado como propiedad planta y equipo las partes de la aeronave y los mantenimientos mayores (overhaul)<sup>5</sup> de cada una de ellas, las cuales cuentan con diferentes vidas útiles. Se presenta la medición indicada por la NIIF para PYMES.

Componentes de la aeronave; fuselaje, alas, superficies de control, tren de aterrizaje, motores, sistemas principales, de los cuales se realizan revisiones en determinado número de horas voladas, ciclos o horas de fabricante del avión.

De acuerdo a lo anterior se realizó el reconocimiento que expone la Sección 17 para Pymes (versión 2015) como los conceptos propios que hacen parte de la medición del activo:

#### **Medición inicial.**

Las aeronaves de la compañía tomadas como flota y equipo de transporte (aéreo), hacen su medición inicial por su costo histórico, teniendo en cuenta (precio de adquisición, que incluye aranceles de importación e impuestos no recuperables, y todos los costos atribuibles a la ubicación del activo en el lugar de operación. La medición del costo varía de acuerdo a la forma en que fue adquirido.

---

<sup>5</sup> Mantenimiento Mayor

Tabla 1

*Medición inicial aeronave Beechcraft*

<b>Aeronave B 1900D</b>	<b>Medicion Inicial</b>
Aeronave ( precio de adquisiciòn)	7.500.000.000
IVA	1.425.000.000
Aranceles	2.625.000.000
<b>Valor libros año 2014</b>	<b>11.550.000.000</b>

Nota : Elaboraciòn propia

De acuerdo al análisis realizado al proceso de medición inicial, se evalúa , que es adecuado y equitativo de acuerdo a lo dispuesto en la norma Sección 17 para Pymes (versión 2015) y lo realizado por la compañía va direccionado a la aplicación de la misma, estos aviones son medidos por la compañía en su valor de adquisición incluyendo los aranceles de importación y los impuestos, lo cual hace que la medición sea fiable. Adicionalmente, es importante conocer los intervalos de tiempo que tiene el fabricante para la ejecución de los mantenimientos mayores que forman parte de la medición posterior realizada a la aeronave como, motores, hélices y demás componentes aceptados por la UAEAC<sup>6</sup> ente regulador que aprueba las condiciones de aeronavegabilidad del equipo de transporte, permitiendo que la compañía obtenga flujos de

<sup>6</sup> Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil.

efectivo y la posibilidad de medirlos de modo fidedigna e incluirlos al rubro de propiedad, planta y equipo haciendo que el activo tenga un mayor valor .

### **Medición posterior**

Para la medición posterior de la aeronave que forma parte de la propiedad planta y equipo de transporte aéreo, se realizó el análisis con base a dos años anteriores para determinar las cifras del año 2016, las cuales fueron tomadas al valor del costo de adquisición menos la depreciación acumulada, esta medición es apropiada de acuerdo a la interpretación dada a la norma, sección 17 para PYMES, y , son medidos por la compañía de tal forma.

Se analizaron los mantenimientos mayores realizados a los principales componentes de la aeronave para luego realizar su respectiva capitalización y efectuar su depreciación por el periodo que resulte más corto entre el próximo mantenimiento programado.

Las vidas útiles estimadas para la propiedad planta y equipo fueron las siguientes :

Tabla 2

#### *Medición posterior aeronave Beechcraft*

<b>Aeronave B 1900D</b>	<b>Vida útil esimada en años</b>
Aeronave	15-30
Motores avión y otros componentes	Vida útil de la flota asociada a las horas voladas o ciclos
Mantenimientos mayores a componentes	5-10

Nota : Elaboración propia

La depreciación se reconoce en el Estado de Resultado Integral bajo el método de depreciación en línea recta, a lo largo de la vida útil económica estimada para el equipo aéreo, es el método que refleja con mayor exactitud el consumo esperado de los beneficios económicos futuros asociados al activo, obteniendo los siguientes resultados:

Tabla 3

*Medición posterior aeronave Beechcraft en cifras*

<b>Aeronave B 1900D</b>	<b>Año 2014</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>
Valor en libros inicio de periodo	11.550.000.000	11.088.000.000	10.644.480.000
Depreciación (vida útil 25 años)	462.000.000	443.520.000	425.779.200
<b>Valor libros al final de periodo</b>	<b>11.088.000.000</b>	<b>10.644.480.000</b>	<b>10.218.700.800</b>

Nota : Elaboración propia

Los mantenimientos realizados a la aeronave según el manual Raytheon Aircraft Company Beechcraft (2007) son: Los preventivos o de rutina se efectúan a 50 horas de vuelo, los mayores se realizan a 200 horas de vuelo y los motores se ejecutan a 1.200 horas de vuelo.

Con base al mantenimiento de motores realizado por horas voladas, su depreciación es aproximada a 7 meses, dado que la aeronave tiene una operación diaria de 6 horas voladas presupuestadas, logramos los siguientes resultados:

Tabla 4

*Medición posterior del mantenimiento de aeronave Beechcraft en cifras*

<b>Mantenimientos</b>	<b>Año 2014</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>
Mantenimiento mayor motor	210.000.000	240.000.000	270.000.000
Depreciación (vida útil horas voladas )	180.000.000	180.000.000	180.000.000
<b>Valor libros al final de periodo</b>	<b>30.000.000</b>	<b>60.000.000</b>	<b>90.000.000</b>

Nota : Elaboración propia

Luego de analizar e interpretar los sostenimientos realizados a la aeronave, como los mantenimientos a los motores, al fuselaje, tren de aterrizaje, sistemas principales entre otros, son ejecutados por la compañía de acuerdo por las horas voladas y su depreciación es corta porque va conforme a su próxima manutención en la cual se determinan las condiciones técnicas de uso según lo estipulado por el manual del fabricante y se realiza por separado, por lo tanto afecta el valor de la propiedad, planta y equipo y el gasto.

### **Valor Razonable**

Se identificó en el análisis la medición del valor razonable dado que la aeronave tiene adquisición de repuestos para desarrollar sus mantenimientos mayores y/o de rutina los cuales son manejados como inventarios; los suministros representativos se causan al activo afectando la propiedad, planta y equipo y los no representativos son registrados en el costo afectando el estado de resultados.

Tabla 5

*Valor razonable aeronave Beechcraft*

<b>Aeronave B 1900D Inventario</b>	<b>Valor razonable</b>
Piezas tren de aterrizaje	Vida útil de la flota asociada a las horas voladas o ciclos
Piezas Fuselaje	Vida útil de la flota asociada a las horas voladas o ciclos.
Llantas	Directo al costo

Nota : Elaboración propia

Al comprar las piezas de repuesto se evalúa la brecha de materialidad requerida para ser propiedad, planta y equipo lo cual depende de las políticas de la compañía, adicional la sección 17 para pymes indica que las piezas de repuesto importantes y el equipo de mantenimiento permanente son propiedad, planta y equipo cuando la entidad espera utilizarlas durante más de un periodo.

Tabla 6

*Valor razonable de repuestos aeronave Beechcraft*

<b>Inventarios</b>	<b>Año 2014</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>
Actuadores (pieza tren de aterrizaje)	45.000.000	36.000.000	27.000.000
Depreciación (vida útil 5 años )	9.000.000	9.000.000	9.000.000
<b>Valor en libros al final de periodo</b>	<b>36.000.000</b>	<b>27.000.000</b>	<b>18.000.000</b>

Nota : Elaboraciòn propia

La materialidad es minima para estas piezas de inventarios se reconoce directamente al resultado del periodo cuando son consumibles.

Tabla 7

*Valor razonable de repuestos aeronave Beechcraft*

<b>Inventarios</b>	<b>Año 2014</b>	<b>Año 2015</b>	<b>Año 2016</b>
Llantas	6.100.000	6.250.000	6.400.000
Reconoce en el estado de resultado	6.100.000	6.250.000	6.400.000
<b>Valor en libros al final de periodo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Nota : Elaboraciòn propia

Para realizar el valor razonable, la compaa utiliza de acuerdo a la Secciòn 13 y 17 para PYMES el manejo general de las piezas de repuestos las cuales las clasifica como inventarios , y, se reconocen en el gasto del periodo cuando se consumen. Asimismo los repuestos principales o para realizar mantenimientos mayores se consideran propiedad planta y equipo porque la compaa espera utilizarlos por mas de un periodo. Esta mediciòn se realiza con fiabilidad.

## Capítulo 4. Discusión

### 4.1. Discusión de Resultados

Luego de realizar cada una de las mediciones de la aeronave tomada como propiedad, planta y equipo y poder resolver nuestro interrogante ¿ La medición del equipo de transporte aéreo realizada por la compañía X del sector aeronáutico colombiano, cumple con los requisitos de la sección 17 de NIIF para PYMES versión 2015?. Se determina que la compañía del sector aeronáutico colombiano ha realizado correctamente la aplicación de la norma, para esto contó con un conocimiento amplio para la interpretación y análisis de la norma, así como el entorno relacionado con el proceso de la propiedad planta y equipo de esta compañía, sus políticas contables relacionadas con este rubro para determinar si el proceso y las cifras llevadas al balance de la Situación Financiera en la línea propiedad planta y equipo se realizó de la manera adecuada, garantizando que su estado financiero sea fiable y medible.

Para estas mediciones consideramos todos los aspectos relacionados con la aeronave como los tiempos estipulados que tiene el fabricante para realizar los mantenimientos los cuales hace que la propiedad planta y equipo tenga un mayor o un menor valor, es importante resaltar que estas manutenciones se deben realizar dentro del tiempo establecido y aprobados por la Unidad Administrativa Especial de Aeronautica Civil para mantener su aeronavegabilidad continua y confiabilidad de la aeronave para así adiccionar a la propiedad y que la compañía obtenga beneficios economicos.

Para Aguilar (2014), la administración debe ser muy puntual en identificar la necesidad de su activo tangible, analizando su relevancia económica y un plan estratégico que le permita estar en armonía con el cumplimiento normativo y reporte interno. Nos encontramos de acuerdo con esta afirmación, es importante poseer información correcta de modo que se pueda conocer el pasado, observar el presente y programar el futuro de los procesos del negocio tanto a corto como a largo plazo, dando el beneficio a la propiedad, planta y equipo que tenga mediciones y/o reconocimientos.

Dada la importancia que tienen las cifras en los estados financieros para la toma de decisiones, para Gómez (2013) el grado de complejidad técnicamente que tienen las PYMES al realizar las mediciones y/o reconocimientos a los activos implica ser engorroso y tener un costo alto de información. Coincidimos en que lo más crítico en estos cambios normativos es la falta de sentido y aprendizaje operativo en los tratamientos contables las cuales carecen las empresas, por consiguiente la aplicación y manejo adecuado de los procesos es relevante para los estados financieros de las compañías.

## **Capítulo 5. Conclusiones**

Para la obtención de los resultados fue necesario conocer los procesos de la compañía considerando que, las mediciones y/o reconocimientos para este activo se realizan con base en las programaciones de los mantenimientos. Además de estudiar e interpretar la norma NIIF sección

17 para Pymes, también se analizó el material sobre el funcionamiento de la aeronave y los aspectos importantes del fabricante donde se estipulan los tiempos necesarios y adecuados por horas voladas o ciclos para realizar estas mantenencias, requisitos necesarios para obtener por parte del ente de control los permisos de aeronavegabilidad, para posteriormente ser incorporados en los Estados Financieros de la compañía.

Adicionalmente, es importante conocer las políticas contables de la compañía, para determinar el proceso de registro específico en cuanto al rubro de propiedad, planta y equipo y necesarios para la elaboración de sus estados financieros. Con la aplicación de la NIIF sección 17 para PYMES (vers. 2015) se resalta un aspecto positivo para los usuarios de la información que es una mejor claridad en cifras e información a revelar.

Ahora bien, con respecto a los elementos del estado financiero son congruentes con los objetivos de la información financiera, aplicando las características cualitativas de dicha información definiendo dos criterios para el reconocimiento de los mismos: relevancia, apoyada en la probabilidad de beneficios económicos asociados y fiabilidad en la medición del costo, Túa (2009), aspectos fundamentales para la operación de la compañía, pues si bien el trabajo se centro en la aplicación de la norma la NIIF sección 17 para PYMES, es importante resaltar que el objeto del estudio es un factor misional o punto crítico en la prestación del servicio, que define en gran medida los resultados económicos reflejados en los estados financieros de la compañía, y en gran magnitud el rubro de propiedad, planta y equipo.

## Referencias

Aguilar Martinez, M. (2014). La importancia de una adecuada gestión de activos tangibles en su negocio.

Revista Revisores Fiscales Ernst & Young, 32.

Comité de Normas Internacionales de Contabilidad. (01 de enero de 2005.).NIC 16 Propiedad,

Planta y Equipo. Recuperado el 10 de marzo 2018, de

<http://www.normasinternacionalesdecontabilidad.es/nic/pdf/nic16.pdf>

Comité de Normas Internacionales de Contabilidad. (31 de marzo de 2004.).NIC 38 Activos Intangibles. Recuperado el 30 de marzo 2018, de

<http://www.normasinternacionalesdecontabilidad.es/nic/pdf/NIC38.pdf>

Comité de Normas Internacionales de Contabilidad. (31 de marzo de 2004.). NIIF 2 Pagos basados en Acciones. Recuperado el 15 de marzo 2018, de

<http://www.normasinternacionalesdecontabilidad.es/nic/pdf/niif2.pdf>

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (16 de julio de 2010.). Marco Conceptual para la Información Financiera para Pymes. Recuperado el 25 de marzo 2018 de,

[https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta\\_public/con\\_nor\\_co/no\\_oficializ/ES\\_GVT\\_RedBV20](https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/no_oficializ/ES_GVT_RedBV20)

[16\\_conceptual.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_public/con_nor_co/no_oficializ/ES_GVT_RedBV20_16_conceptual.pdf)

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015.). Sección 2 Conceptos y Principios Generales para PYMES. Recuperado el 25 de marzo 2018 de, <https://www.consultorcontable.com/ifrs-para-pymes/>

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015.). Sección 13 Inventarios para PYMES. Recuperado el 25 de febrero 2018, de <https://www.consultorcontable.com/ifrs-para-pymes/>

Comité de Normas Internacionales de contabilidad. (21 de mayo de 2015.). Sección 17 Propiedad, Planta y Equipo y Principios. Recuperado el 02 de febrero 2018, de <https://www.consultorcontable.com/ifrs-para-pymes/>

Gómez, M. (2013). NIIF y MIPYMES: retos de la contabilidad para el contexto y la productividad. Javeriana, 19-23

Ley 550 (30 de diciembre de 1999.). Recuperado el 06 de marzo de 2018, de <http://www.minhacienda.gov.co/HomeMinhacienda/ShowProperty;jsessionid=qqF1xvgCLLq qkNg4IGZ8wl0wPRjrgjtLRcuB0v-P9vvdXWQ3vPmX!->

[1088947312?nodeId=%2FOCS%2FMIG\\_5817359.PDF%2F%2FidcPrimaryFile&revision=latestreleased](#)

Ley 1314 (13 de julio de 2009.). Recuperado el 30 de enero de 2018, de [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1314\\_2009.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1314_2009.html)

Ley 1819 (29 de diciembre de 2016.). Recuperado el 04 de abril de 2018, de <http://es.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201816%20DEL%2019%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202016.pdf>

Muñoz, M. A (2008). Manual del vuelo. Recuperado 18 de marzo de 2018, de <http://www.manualvuelo.com/>

Pérez, P. J. (2013). Principales mercados del mundo. Recuperado 17 de mayo 2018, de <https://definicion.de/aereo/>

Raytheon Aircraft Company Beechcraft, (2007). Service Manual, Florida U.S.A

Tua Pereda, J (2009). NIC`S Contabilidad y Desarrollo Económico. El papel de los modelos contables de predicción. Revista de la Universidad de Antioquia, 11-17.