

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

**Primer período de sesiones ordinario
de la Junta Ejecutiva**

Roma, 23-27 de febrero de 2004

ASUNTOS FINANCIEROS, PRESUPUESTARIOS Y DE RECURSOS

Tema 5 del programa

Para aprobación

S

Distribución: GENERAL

WFP/EB.1/2004/5-B/1

26 enero 2004

ORIGINAL: INGLÉS

BASE PARA EL CÁLCULO DE LOS COSTOS DE APOYO INDIRECTO (CAI) CORRESPONDIENTES A LOS COSTOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

La tirada del presente documento es limitada. Los documentos de la Junta Ejecutiva se pueden consultar en el sitio Web del PMA (<http://www.wfp.org/eb>).

NOTA PARA LA JUNTA EJECUTIVA

El presente documento se remite a la Junta Ejecutiva para su aprobación.

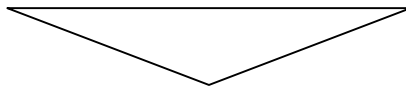
La Secretaría invita a los miembros de la Junta que deseen formular alguna pregunta de carácter técnico sobre este documento a dirigirse al funcionario del PMA encargado de la coordinación del documento, que se indica a continuación, de ser posible con un margen de tiempo suficiente antes de la reunión de la Junta.

Director de la Dirección de Finanzas (FS): Sr. S. Sharma tel.: 066513-2700

Para cualquier información sobre el envío de documentos para la Junta Ejecutiva, diríjase a la Supervisora de la Dependencia de Servicios de Reuniones y Distribución (tel.: 066513-2328).



PROYECTO DE DECISIÓN*



La Junta aprueba la medida adoptada por el Director Ejecutivo de excluir la prima de preferencia de carga del cálculo de los CAI que han de aplicarse a las contribuciones de los Estados Unidos en concepto de transporte marítimo, con efecto retroactivo a partir de enero de 2002, según se describe en el documento WFP/EB.1/2004/5-B/1.

* Se trata de un proyecto de decisión. Si se desea consultar la decisión final adoptada por la Junta, sírvase remitirse al documento de Decisiones y recomendaciones que se publica al finalizar el período de sesiones.



SECCIÓN I: ANTECEDENTES

1. El presente documento se refiere a los artículos aplicables del Estatuto y los Reglamentos General y Financiero del PMA que rigen el principio de recuperación total de los costos relativo a las contribuciones en concepto de transporte marítimo.
2. El documento describe los pormenores del acuerdo concertado entre el PMA y su donante principal sobre la base para el cálculo de los costos de apoyo indirecto (CAI) correspondientes a las contribuciones del donante principal en concepto de transporte marítimo y sobre el método contable aplicado a tales contribuciones, en vista de las observaciones recibidas recientemente por los auditores externos del PMA.
3. El documento explica a continuación que dicho criterio contable no afecta a los CAI y propone que la Junta apruebe el método contable, lo que permitirá a la Secretaría gravar las contribuciones para transporte marítimo con los CAI correspondientes.

SECCIÓN II: PRINCIPIO DE RECUPERACIÓN TOTAL DE LOS COSTOS

4. El principio de recuperación total de los costos se define en el Reglamento Financiero del PMA del siguiente modo: “Por ‘recuperación total de los costos’ se entenderá el reembolso de todos los gastos operacionales y de todos los gastos de apoyo directos e indirectos.”
5. El Artículo XIII del Estatuto y Reglamento General del PMA señala: ...“Los donantes podrán hacer sus contribuciones en productos adecuados, en dinero y en servicios aceptables, de acuerdo con los Artículos del Reglamento General estipulados de conformidad con el presente Estatuto. A menos que en el Reglamento General se disponga lo contrario respecto de los países en desarrollo, los países con economías en transición y otros donantes no habituales, o en otros casos extraordinarios, cada donante proporcionará contribuciones en dinero suficientes para sufragar por completo los costos operacionales y de apoyo de sus propias contribuciones.”
6. El Artículo XIII.4 del Reglamento General señala: “[...] (a) Los donantes que aporten productos alimenticios o dinero con fines específicos, como es dinero en lugar de productos (DLP) proporcionarán una cantidad suficiente de efectivo, servicios aceptables o artículos no alimentarios aceptables para sufragar por completo los costos operacionales y de apoyo relacionados con su contribución en productos, calculados conforme a los siguientes criterios: [...] (ii) transporte externo: costo actual estimado; [...]”. Los costos de apoyo indirecto representan un porcentaje de los costos directos determinado por la Junta.
7. En su primer período de sesiones ordinario de 1999, la Junta aprobó el “Informe del grupo de trabajo oficial sobre el examen de las políticas de recursos y financiación a largo plazo” (WFP/EB.1/99/4-A) e hizo suyas las recomendaciones contenidas en dicho informe.
8. En el párrafo 20 del documento “Políticas de recursos y financiación a largo plazo”, el grupo de trabajo, “Tras haber decidido recomendar que el reembolso del costo total por parte de todos los donantes siguiera siendo un elemento fundamental en las políticas de recursos y financiación a largo plazo del Programa.....Después de haber examinado diversas categorías de donantes actuales y posibles, y sus necesidades particulares en cuanto a los diferentes tipos de contribuciones que podían realizar, decidió recomendar que, para fomentar las contribuciones, se aplicara un cierto grado de flexibilidad, salvaguardando siempre el principio del reembolso del costo total”.



9. El párrafo 76 del mismo documento sobre políticas de recursos y financiación a largo plazo indica lo siguiente: “Una de las recomendaciones del Grupo Oficial de trabajo aprobada por el Comité de Políticas y Programas de Ayuda Alimentaria (CPA) en su 40º período de sesiones estipulaba que el PMA vuelva a negociar con los donantes los acuerdos que no se ajusten plenamente al nuevo modelo, de suerte que todos acepten el principio del reembolso del costo total. La Secretaría debería mostrarse flexible con los donantes, reconociendo sus condicionamientos, pero debería recuperar totalmente los costos de apoyo relativos a la ejecución de operaciones realizadas con sus aportaciones [CFA 40/15, párrafo 22 n)].”

SECCIÓN III: CONDICIONES DE LAS CONTRIBUCIONES EN CONCEPTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

10. Las contribuciones realizadas por el Gobierno de los Estados Unidos al PMA se rigen por un acuerdo modelo entre dicho Gobierno y el PMA.
11. Las disposiciones ordinarias del acuerdo de subvención concertado entre el Gobierno de los Estados Unidos y el PMA, en el marco del Título II de la Ley Pública 480, estipulan que el PMA deberá asegurar el transporte marítimo de las mercancías proporcionadas en virtud de dicha ley, de conformidad con la política de los Estados Unidos en materia de requisitos de preferencia de carga, según la cual al menos el 75% del tonelaje de los productos debe transportarse en buques con bandera estadounidense.
12. La Administración Marítima del Departamento de Transporte de los Estados Unidos define la “preferencia de carga en buques estadounidenses” como: “La condición establecida por ley por la cual se debe reservar a los buques con bandera estadounidense el transporte de la totalidad o de una parte de la carga marítima que circula en el comercio internacional, bien sea como consecuencia directa de la intervención del Gobierno Federal o indirectamente, en virtud del apoyo financiero de un programa federal o bien de una garantía proporcionada por el Gobierno Federal.”
13. La Ley Pública 83-664 de los Estados Unidos, de 1954, sobre preferencia de carga en buques estadounidenses (*United States Cargo Preference Act*), y sus posteriores modificaciones, obliga a que al menos el 50% del tonelaje bruto de toda la carga generada por el Gobierno de los Estados Unidos se transporte en buques comerciales privados con bandera estadounidense, siempre que haya buques disponibles que apliquen tarifas justas y razonables. En 1985, se modificó la Ley sobre la marina mercante (*Merchant Marine Act*), de 1936, para aumentar del 50% al 75% la proporción de determinados productos agrícolas que deben transportarse en buques con bandera estadounidense. Para los productos enviados de conformidad con los Títulos II y III de la Ley Pública 480, el porcentaje de los productos que han de transportarse en buques con bandera estadounidense es de un 75%.
14. Es un hecho reconocido que las tarifas de flete aplicadas para los barcos con bandera estadounidense son generalmente mayores que las de otros barcos. La obligación de transportar al menos el 75% de los productos proporcionados por los Estados Unidos a bordo de buques con bandera estadounidense limita la capacidad del PMA de obtener las tarifas de flete menos costosas. El costo diferencial entre el flete efectivamente pagado para el transporte a bordo de un barco con bandera estadounidense y el flete que se paga en un barco que no navega bajo bandera estadounidense se llama prima de preferencia de carga.



15. En el pasado, estas primas se han contabilizado de diversas formas. Hasta 1991, cuando existía una distinción rigurosa entre las contribuciones en productos y en efectivo, el PMA las calculaba y cobraba por separado. Desde 1992, cuando se introdujo el principio de flexibilidad entre las contribuciones en productos y en efectivo de los Estados Unidos, estas primas forman parte integrante de las contribuciones estadounidenses en efectivo. Dicha práctica continuó hasta el año 2001, pero en agosto de ese año el Gobierno de los Estados Unidos informó al PMA de que a los importes correspondientes a estas primas no debía aplicarse la tasa de CAI.
16. El Director Ejecutivo informó en consecuencia al Gobierno de los Estados Unidos de que en lo sucesivo el importe correspondiente a la prima ya no se consideraría parte de la contribución estadounidense y, por consiguiente, no se gravaría con la tasa de CAI.
17. En consecuencia, en el acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos y la Secretaría, las contribuciones estadounidenses en concepto de transporte marítimo se gravan con unos CAI basados en el flete estimado correspondiente al transporte a bordo de barcos con banderas de otros países. Dicho flete se ha calculado sobre la base de las tarifas de flete comerciales internacionales.

SECCIÓN IV: CONTABILIZACIÓN POR EL PMA DE LAS CONTRIBUCIONES EN CONCEPTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO

18. Los ingresos y gastos se calcularon, con efecto retroactivo a partir de enero de 2002, basándose en los importes ajustados de las tarifas de flete internacionales estimadas (tarifas efectivas aplicadas para el transporte en buques estadounidenses, una vez deducidas las primas de preferencia de carga) y se contabilizaron de conformidad con los principios contables para ingresos y gastos aprobados del PMA. No obstante, en atención a los Estados Unidos, el PMA continuó contabilizando entradas de caja y desembolsos de efectivo correspondientes a las primas de preferencia de carga. Cuando las cantidades de efectivo correspondientes a primas de preferencia de carga se recibían de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID) y del Departamento de Agricultura de los Estados Unidos se contabilizaban como pasivo, mientras que cuando estos importes se pagaban a empresas de transporte marítimo, el pasivo se reducía en consecuencia.
19. A finales de 2003, los auditores externos del PMA expresaron su preocupación por el tratamiento contable aplicado por el PMA a las primas de preferencia de carga, y señalaron que se trataba de cantidades considerables que debían reflejarse en el estado de ingresos y gastos del Programa.
20. Los auditores externos recomendaron enérgicamente que las primas de preferencia de carga se consideraran parte de los ingresos del PMA. La totalidad de las primas de preferencia de carga prometidas deberá registrarse como ingresos y los desembolsos correspondientes, como gastos.

SECCIÓN V: EFECTO SOBRE LOS CAI

21. El Director Ejecutivo acepta las opiniones del Auditor Externo sobre los asuntos de contabilidad, y reconoce a la vez la distorsión que producen las primas de preferencia de carga. El Director Ejecutivo comprende plenamente la posición planteada por el Gobierno de los Estados Unidos de que las primas de preferencia de carga no deben gravarse con CAI.



22. Las previsiones financieras relativas a las actividades operativas incluidas en el presupuesto para el bienio 2002-2003 y las incluidas en el Plan de Gestión para 2004-2005 se basan en tarifas promedio internacionales de flete marítimo, excluidas las tarifas aplicadas para el transporte en barcos con bandera estadounidense, de manera que las primas de preferencia de carga en buques estadounidenses no tienen efecto presupuestario en el nivel previsto de ingresos y gastos del PMA y, por consiguiente, no afectan negativamente al nivel de CAI previsto.
23. El Director Ejecutivo reconoce asimismo que los Estados Unidos cubren todos los costos de transporte marítimo de sus contribuciones y abonan un importe de CAI basado en las tarifas de flete comerciales internacionales, que se actualizan cada dos años.

SECCIÓN VI: RECOMENDACIONES

24. El Director Ejecutivo recomienda que la Junta Ejecutiva apruebe su decisión de excluir las primas de preferencia de carga del cálculo de los CAI aplicados a las contribuciones de los Estados Unidos en concepto de transporte marítimo, con efecto retroactivo a partir de enero de 2002.

