



World Food Programme
Programme Alimentaire Mondial
Programa Mundial de Alimentos
برنامج الأغذية العالمي

Junta Ejecutiva
Período de sesiones anual
Roma, 20-24 de junio de 2022

Distribución: general	Tema 12 del programa
Fecha: 12 de mayo de 2022	WFP/EB.A/2022/12-B
Original: inglés	Otros asuntos
	Para información

Los documentos de la Junta Ejecutiva pueden consultarse en el sitio web del PMA (<https://executiveboard.wfp.org/es>).

Informe de actualización sobre el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas

Resumen

El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), que gestiona el PMA, proporciona servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga ligera para que toda la comunidad humanitaria y de desarrollo pueda llevar a cabo intervenciones humanitarias oportunas y eficaces en situaciones de emergencia y crisis prolongadas. Este servicio facilita asimismo la evacuación de los trabajadores humanitarios por razones médicas y de seguridad, también de lugares remotos. Sin él, millones de personas en todo el mundo serían más vulnerables a la inseguridad alimentaria y nutricional, los conflictos, las perturbaciones relacionadas con el clima y las emergencias sanitarias.

Al facilitar la realización efectiva y el seguimiento de las intervenciones de emergencia y los proyectos de recuperación, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas presta asistencia indirectamente a los beneficiarios de estas intervenciones, de tal manera que, en último término, refuerza la capacidad nacional para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Se coordina con las autoridades y asociados locales, apoya las actividades de fomento de las capacidades correspondientes y desempeña un papel esencial facilitando las tareas de rehabilitación de aeropuertos y aeródromos, lo que permite mejorar la conectividad y el acceso a las comunidades aisladas.

Cada vez se presta más atención a la sostenibilidad medioambiental de las operaciones de este servicio. En 2021, el Servicio de Transporte Aéreo del PMA estableció un programa medioambiental para definir unos principios, objetivos y efectos específicos para el transporte aéreo, así como para mejorar la eficiencia de los procesos y reducir el impacto medioambiental de los servicios de transporte aéreo del PMA.

En 2021, el UNHAS siguió prestando una asistencia esencial en la respuesta a la enfermedad por el coronavirus de 2019 (COVID-19) transportando a trabajadores sanitarios, muestras de análisis de COVID-19 y suministros médicos, incluidas vacunas, en la mayoría de sus operaciones.

Coordinador del documento:

Sr. P. Martou
Jefe del Servicio de Transporte Aéreo
Correo electrónico: philippe.martou@wfp.org

Según ACAPS¹, el acceso humanitario se deterioró en 2021 respecto de 2020. Las mayores dificultades de acceso y el aumento de la vulnerabilidad llevaron al UNHAS a establecer operaciones en Guinea Ecuatorial, Guinea y Madagascar. En total, el UNHAS gestionó 23 operaciones, todas ellas sometidas a un examen continuo para evaluar las necesidades de acceso en función de la flota disponible y de las capacidades de las líneas comerciales autorizadas. Basándose en este análisis, el UNHAS pudo abandonar las operaciones en Guinea Ecuatorial y reducir las flotas empleadas para otras operaciones.

Introducción

1. El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), que gestiona el PMA y que fue creado en 2003 a petición del Comité de Alto Nivel sobre Gestión de las Naciones Unidas, presta servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga ligera que permiten realizar intervenciones humanitarias oportunas y eficaces en situaciones de emergencia y crisis prolongadas. El UNHAS facilita asimismo la evacuación de los trabajadores humanitarios por razones médicas y de seguridad, también desde las zonas más remotas.
2. El UNHAS permite a la comunidad humanitaria llegar a prestar asistencia a las poblaciones afectadas por amenazas naturales, conflictos, epidemias e inseguridad alimentaria cuando las dificultades de acceso (como el mal estado de las redes viarias, las largas distancias y la inseguridad) dificultan las intervenciones de emergencia y recuperación. Proporciona servicios de transporte aéreo indispensables a la comunidad humanitaria y de desarrollo, en especial a los organismos de las Naciones Unidas, las organizaciones no gubernamentales (ONG) y los representantes diplomáticos que participan en la prestación de ayuda a las poblaciones afectadas por crisis, permitiéndoles llegar a los lugares en los que se realizan programas. Sin el UNHAS, millones de personas en todo el mundo serían más vulnerables a la inseguridad alimentaria y nutricional, los conflictos, las perturbaciones relacionadas con el clima y las emergencias sanitarias.
3. Al facilitar la realización efectiva y el seguimiento de las intervenciones de emergencia y los proyectos de recuperación, el UNHAS presta asistencia indirectamente a los beneficiarios de estas intervenciones, de manera que también contribuye a obtener estos resultados, pues se coordina con las autoridades y los asociados locales y apoya el fomento de las capacidades que promueven la observancia de las normas de seguridad aérea en todas las zonas donde opera.
4. En colaboración con los asociados, el UNHAS también desempeña un papel esencial en la rehabilitación de aeropuertos y aeródromos, lo que permite mejorar la conectividad, el acceso y llevar a cabo operaciones eficientes en función de los costos reduciendo la dependencia de los helicópteros utilizados en lugar de los aviones, y contribuyendo, en último término, de este modo a aumentar el bienestar de las comunidades aisladas.

Panorama general de las operaciones y las actividades principales del UNHAS en 2021

5. En 2021, el UNHAS operó en 23 países: el Afganistán, Burkina Faso, el Camerún, el Chad, Etiopía, Guinea, Guinea Ecuatorial², Haití, Kenya, Libia, Madagascar, Malí, Mauritania, Mozambique, el Níger, Nigeria, la República Árabe Siria, la República Centroafricana, la República Democrática del Congo, Somalia, el Sudán, Sudán del Sur y el Yemen.

¹ ACAPS. 2021. *Humanitarian Access Overview*.

² En Guinea Ecuatorial, el UNHAS solo operó de abril a septiembre de 2021.

El UNHAS en números	2020	2021
Pasajeros	248 026	325 112
Carga (<i>toneladas</i>)	3 975	5 862
Evacuaciones (por razones médicas y de seguridad y por COVID-19)	1 373	3 015
Organizaciones de usuarios	800	800
Destinos	400	496

6. A medida que a lo largo del año fueron aliviándose y levantándose las restricciones relacionadas con la COVID-19, las realizaciones del UNHAS volvieron gradualmente a los niveles previos a la pandemia, y sus indicadores clave de las realizaciones registraron en 2021 valores más elevados que en 2020. Por término medio, en el marco de sus 23 operaciones transportó cada mes a más de 27.000 pasajeros y 488 toneladas de carga ligera de ayuda humanitaria gracias a una flota de más de 100 aeronaves, de las que el 75 % eran aviones y el 25 % helicópteros. Se transportó a pasajeros de 800 organizaciones: el 54 % eran de ONG, el 39 % de organismos de las Naciones Unidas, el 5 % de otros asociados y medios de comunicación y el 3 % de la comunidad diplomática.
7. El número de personas que precisaban de asistencia humanitaria y protección siguió aumentando en 2021, lo cual supuso una mayor demanda de servicios del UNHAS en apoyo de toda la comunidad humanitaria y de desarrollo. Tras la puesta en marcha de tres nuevas operaciones del UNHAS en 2020³, el aumento de las necesidades en 2021 supuso la apertura de otras tres operaciones en Guinea Ecuatorial, en respuesta a una emergencia repentina, en Guinea, en respuesta a una emergencia humanitaria y sanitaria, y en Madagascar, en respuesta a una emergencia alimentaria y nutricional provocada por la sequía.
8. El UNHAS también respondió ágilmente al aumento de las necesidades en países donde ya operaba. Amplió sus actividades en Etiopía, donde la comunidad humanitaria había solicitado acceso a la región de Tigré, y en Haití, tras el terremoto del 14 de agosto, para posibilitar el transporte de suministros médicos y humanitarios y para que los trabajadores de primera línea en las operaciones de socorro pudieran acceder a todos los lugares donde se desarrollaban los programas. En el Yemen, el UNHAS reforzó su flota e incorporó conexiones regulares con Marib tras el agravamiento del conflicto en la zona.
9. El UNHAS ha desempeñado una función crucial en la respuesta a la crisis en el Afganistán tras el golpe de los talibanes en agosto de 2021: con gran rapidez transfirió su flota de aeronaves a Islamabad (Pakistán), reforzándola para responder a las crecientes peticiones de la comunidad humanitaria en el Afganistán gracias a la adición de un helicóptero y un avión durante la fase más aguda de la emergencia. En otoño se completaron las evaluaciones en materia de seguridad del transporte aéreo en todo el territorio afgano, lo cual permitió al UNHAS reabrir gradualmente los 20 destinos nacionales anteriores a la crisis y añadir dos puentes aéreos internacionales, uno con Dushanbé (Tayikistán) en noviembre y el otro con Doha en diciembre.
10. Dados los ajustes operacionales que exigió la emergencia en el Afganistán —con reconfiguración y reposicionamiento de la flota—, fue preciso un considerable aumento del presupuesto para que pudieran continuar los servicios del UNHAS en el país. Una buena parte del aumento de costos se debió a la subida de las primas de los seguros de las aeronaves provocada por las condiciones de seguridad. De hecho, al analizar las primas de los seguros contra el riesgo de guerra que se pagaron antes y después del 16 de agosto de

³ En Burkina Faso, Mozambique y la República Árabe Siria.

2021 se observa un marcado incremento: hasta el 27 de agosto se habían pagado 302.677 dólares EE.UU. frente a 5.065.401 dólares pagados entre la reanudación de los servicios del UNHAS en el Afganistán (el 28 de agosto) y finales de año. Los gastos pagaderos (5 millones de dólares) correspondían a seis aeronaves (cinco aviones y un helicóptero) operadas por tres empresas de transporte aéreo fletadas por el PMA. Se trata de una cifra muy elevada si se tiene en cuenta que las primas de todas las demás operaciones del UNHAS en 2021 supusieron 2,5 millones de dólares por 64 aeronaves que operaban en 14 países, incluidos el Yemen y la República Árabe Siria.

11. Pese a los problemas extremos planteados por la pandemia de COVID-19, en 2021 el UNHAS siguió atendiendo a la comunidad humanitaria y de desarrollo transportando muestras desde lugares remotos, llevando equipos médicos y realizando evacuaciones médicas relacionadas con la COVID-19 dentro del país. Durante el año, 14 operaciones del UNHAS también prestaron un considerable apoyo a las iniciativas nacionales emprendidas para transportar y distribuir las vacunas contra la COVID-19.
12. En febrero de 2020, el PMA firmó con la Dirección General de Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas (DG ECHO) un acuerdo de gestión indirecta por delegación para un proyecto de prestación de servicios aéreos humanitarios en apoyo de los proyectos financiados por la DG ECHO y otros proyectos de ayuda humanitaria en la República Democrática del Congo, Malí y Kenya, antes denominado ECHO Flight. Este proyecto está revisándose este año y ahora se denomina "Vol humanitaire de l'UE - EU Humanitarian Aid Flight" (EU-HAF) ("Vuelo humanitario de la Unión Europea"). El proyecto se gestiona de tal manera que se garantiza la coordinación continuada de los servicios del UNHAS y de EU-HAF y se apoya en la experiencia y en las asociaciones existentes de los dos servicios a fin de optimizar los resultados operacionales y ofrecer servicios de transporte aéreo eficaces y eficientes a las comunidades humanitarias de los tres países. En 2021 se transportó a un total de 12.075 pasajeros y 208,5 toneladas de carga en vuelos de EU-HAF gestionados por el PMA en los tres países.

El UNHAS y el Centro de Reservas para Personal Humanitario de las Naciones Unidas

13. Tras el éxito de la plataforma en línea del Centro de Reservas para Personal Humanitario de las Naciones Unidas para el Servicio Mundial de Transporte Aéreo de Pasajeros del PMA, en 2021 se amplió la colaboración para poner en marcha páginas web de autoservicio a escala nacional. Estas páginas presentan información actualizada sobre los servicios y actividades del UNHAS a todos los usuarios de sus servicios.
14. Desde 2021 el Servicio de Transporte Aéreo del PMA trabaja en el Centro de Reservas para Personal Humanitario de las Naciones Unidas para que el proceso de reserva sea más sencillo. En estos momentos, los usuarios pueden reservar vuelos en el centro de reservas para siete operaciones del UNHAS, y se trabaja para que el nuevo sistema de reservas pueda usarse con las otras 15 operaciones.
15. Otras iniciativas que se están desarrollando en la plataforma en línea del Centro de Reservas son una base de datos sobre los pasajeros y un portal de registro para aquellas organizaciones que precisen de los servicios del UNHAS.

Programa centrado en el medio ambiente y la sostenibilidad para el Servicio de Transporte Aéreo del PMA

16. El PMA puso en marcha el programa medioambiental y de sostenibilidad para su Servicio de Transporte Aéreo en mayo de 2021 con el objetivo de hacer efectivo su compromiso de reducir su impacto medioambiental y la huella de carbono de sus actividades. Este programa empuja al Servicio de Transporte Aéreo a seguir progresando en cuestiones relativas al clima y al medio ambiente a través de una serie de objetivos: medir, comunicar y reducir las emisiones de carbono; promover los combustibles alternativos; aumentar la

- eficacia operacional; optimizar los procedimientos de vuelo (reducción del dióxido de carbono [CO₂] y del ruido), y elaborar una estrategia de compensación de las emisiones de carbono en sinergia con la iniciativa institucional del PMA para la compensación de las emisiones de carbono.
17. En 2021, los principales logros del programa fueron, entre otros:
 - La elaboración de indicadores clave de las realizaciones estratégicos relativos al medio ambiente para medir automáticamente las emisiones de CO₂ de las aeronaves fletadas por el PMA;
 - la incorporación de cláusulas medioambientales en todos los acuerdos relativos al combustible y al flete de aeronaves;
 - la inclusión de parámetros medioambientales en el proceso de adquisición;
 - la revisión de las propuestas de los donantes y los informes periódicos para integrarlos en el componente medioambiental;
 - la inclusión del uso de un sistema de gestión medioambiental como requisito contractual mínimo para todas las empresas de transporte aéreo fletadas a partir del 1 de enero de 2023, y
 - la puesta en marcha de campañas de sensibilización medioambiental.
 18. Además, se realizó un estudio de caso para valorar las posibilidades de reducir al mínimo el consumo de combustible y las emisiones de las aeronaves, según la definición de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) (documento 10013). El análisis de las emisiones y de los indicadores clave de las realizaciones correspondientes después de que unos operadores aéreos seleccionados aplicasen las medidas técnicas de la OACI en cinco aeronaves fletadas por el PMA durante cinco meses indicaron una reducción del 2 % del consumo de combustible respecto de los meses anteriores. Si se mantuvieran estos márgenes de ahorro de combustible en todas las aeronaves, se conseguiría un ahorro neto anual de 1 millón de dólares en la compra de combustible. Este estudio se está ampliando al 50 % de la flota con contratos de flete de larga duración y los resultados se esperan para otoño de 2022.
 19. Organizada y presidida por el PMA, en marzo de 2022 se celebró en El Cairo la primera cumbre medioambiental sobre los servicios aéreos humanitarios. Asistieron más de 60 delegados de alto nivel de autoridades de aviación civil, organizaciones internacionales, fabricantes de aeronaves, operadores aéreos y proveedores de combustible. En los debates técnicos y en las mesas redondas se estudiaron posibilidades y maneras innovadoras para aumentar la sostenibilidad medioambiental de los servicios aéreos humanitarios y los retos consiguientes.

Panorama de la financiación del UNHAS

20. El presupuesto de las operaciones del UNHAS en 2021 fue de 343,2 millones de dólares. El UNHAS es un servicio común basado en la demanda y dirigido a toda la comunidad humanitaria y de desarrollo que depende de las contribuciones voluntarias de los donantes de los países y de fondos multilaterales para sostener sus operaciones.
21. La oportunidad de reconfigurar, reducir o ampliar rápidamente las operaciones en función de la evolución de las necesidades humanitarias sobre el terreno exige una revisión y evaluación continuas de la necesidad de acceso humanitario y la capacidad de la flota actual de aeronaves del UNHAS para responder, además de la disponibilidad y la capacidad de líneas aéreas comerciales autorizadas por el Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas.

22. Puesto que el acceso humanitario se deterioró en 2021, el consiguiente aumento de la demanda de operaciones y capacidades del UNHAS provocó problemas de financiación en la mayoría de las operaciones. En el período de sesiones anual de 2022 se presentará a la Junta Ejecutiva un panorama preciso de la situación financiera de todas las operaciones del UNHAS en 2021 y de las necesidades de financiación para 2022.
23. Cualquier carencia de recursos del UNHAS dará lugar a una reducción de los servicios ofrecidos o a la suspensión total de las operaciones aéreas, con lo cual peligrará o se verá impedido el acceso de la comunidad humanitaria a las zonas remotas donde se necesita la asistencia humanitaria. Si no se toman medidas para mejorar la sostenibilidad de la financiación del UNHAS, la imprevisibilidad financiera seguirá afectando al servicio y pondrá en peligro el acceso de los actores humanitarios a las personas y comunidades más vulnerables.
24. Para abordar este problema, el PMA está estableciendo un mecanismo para centralizar las contribuciones multilaterales destinadas a las operaciones del UNHAS desde el que los fondos puedan reasignarse a los planes estratégicos para los países aplicando un proceso transparente aprobado por el Director Ejecutivo Adjunto. Con este sistema, el Servicio de Transporte Aéreo propondría la asignación de fondos a un determinado plan estratégico para el país tras un examen financiero y operacional detallado de todas las operaciones del UNHAS para establecer prioridades en la asignación de fondos. La asignación se sometería a la aprobación del Director de la Dirección de Operaciones relacionadas con la Cadena de Suministro y, una vez aprobada la asignación propuesta, se procedería a reasignar los fondos. Este mecanismo, desarrollado en consulta y coordinación con las direcciones de Finanzas, Planificación y Realizaciones Institucionales, Asociaciones Públicas y Movilización de Recursos, y Operaciones relacionadas con la Cadena de Suministro, se encuentra en las últimas fases de prueba.

Indicadores clave de las realizaciones de las operaciones de transporte aéreo del PMA

25. En 2021, todos los indicadores operacionales registraron una mejora respecto de 2020:
 - *Eficiencia en función de los costos:* el costo operacional por pasajero-kilómetro⁴ se redujo de 1,86 dólares en 2020 a 1,72 dólares en 2021, lo cual indica una mayor eficiencia en función de los costos. El costo operativo por pasajero-kilómetro más alto de 2020 se debió a las restricciones de viaje vigentes durante los momentos críticos de la pandemia de COVID-19.
 - *Eficiencia ambiental:* en 2021, el volumen total de emisiones de CO₂ de todas las aeronaves fletadas por el PMA fue de 160.333 toneladas, que supone una reducción respecto de las 184.559 toneladas de 2020, debido sobre todo a la menor actividad del Servicio Mundial de Transporte Aéreo de Pasajeros⁵. Hace muy poco, en 2018, el total de emisiones de CO₂ era aún de 252.112 toneladas, lo cual demuestra que el PMA ha logrado avances importantes en la reducción de la huella de carbono de sus actividades aéreas.
 - *Satisfacción de los usuarios:* los resultados de la encuesta de satisfacción de los pasajeros y los de la encuesta relativa al nivel de satisfacción sobre el acceso a los servicios se han agrupado a nivel mundial. La satisfacción global de los usuarios con los servicios del UNHAS en 2021 fue del 94 %, según las encuestas de satisfacción de los pasajeros y la de satisfacción sobre el acceso a los servicios realizadas a nivel de los países. Esto indica un notable aumento respecto de 2020, cuando la satisfacción de los usuarios había sido del 83 %, debido principalmente a la interrupción de los servicios del UNHAS por la COVID-19.

⁴ El costo operacional por kilómetro-pasajero se calcula para cada pasajero transportado. Los costos contractuales de cada aeronave se calculan por hora bloque. Para calcular los costos de combustible por hora bloque se utilizan el consumo real de combustible de la aeronave y el precio del combustible en el lugar donde tiene su base la aeronave.

⁵ Debe tenerse en cuenta que la eficiencia medioambiental no incluye los contratos de flete aéreo ad hoc para la Sede del PMA.

Operación del UNHAS	Tasa de satisfacción de los usuarios	
	Encuesta relativa al nivel de satisfacción sobre el acceso a los servicios	Encuesta de satisfacción de los pasajeros
Afganistán	94 %	99 %
Burkina Faso	91 %	90 %
Camerún	88 %	96 %
Chad	92 %	97 %
Etiopía	96 %	97 %
Guinea	100 %	92 %
Haití	94 %	92 %
Kenya	88 %	96 %
Libia	96 %	92 %
Madagascar	100 %	94 %
Malí	100 %	77 %
Mauritania	100 %	97 %
Mozambique	100 %	93 %
Níger	91 %	91 %
Nigeria	90 %	97 %
República Árabe Siria	100 %	99 %
República Centroafricana	89 %	90 %
República Democrática del Congo	93 %	97 %
Somalia	100 %	94 %
Sudán	100 %	100 %
Sudán del Sur	97 %	96 %
Yemen	92 %	90 %
Global/promedio	95 %	94 %
Satisfacción global de los usuarios con los servicios del UNHAS	94 %	

Avances con respecto a las recomendaciones derivadas de las auditorías externas

26. De conformidad con las normas institucionales, durante el período comprendido entre el 19 de julio de 2019 y el 31 de enero de 2020, se llevó a cabo una auditoría externa del Servicio de Transporte Aéreo del PMA. La auditoría estuvo centrada en el Servicio de Transporte Aéreo del PMA en la Sede, en Roma, y en las operaciones de transporte aéreo sobre el terreno en Malí, Kenya, Somalia y Sudán del Sur. Las actividades de auditoría incluyeron visitas presenciales del Auditor Externo a esas regiones en diversas ocasiones durante el proceso de auditoría.

27. El Auditor Externo presentó 16 recomendaciones, que el PMA aceptó total o parcialmente. El PMA ha tomado medidas concretas respecto de todas ellas. Hasta la fecha, 12 recomendaciones se han dado por ultimadas oficialmente y está en marcha la aplicación de las cuatro restantes.
28. En la auditoría externa se destacó la importancia de las actividades del servicio de transporte aéreo para el sistema de las Naciones Unidas y la comunidad humanitaria en general. Se llegó a la conclusión de que debería elaborarse un documento de política en materia de operaciones aéreas que definiera el alcance del mandato del PMA, los mecanismos de coordinación de vuelos aplicables, los criterios para el registro de los usuarios en el UNHAS y los criterios para determinar quién puede beneficiarse de dichos servicios aéreos, la relación entre el Servicio de Transporte Aéreo y la Dependencia de Seguridad Aérea y las reglas de financiación aplicables.
29. El proyecto de política en materia de operaciones aéreas establece la visión, los objetivos, los principios y las asociaciones que definen las operaciones del Servicio de Transporte Aéreo del PMA y del UNHAS y describe el marco de gobernanza correspondiente de ambos servicios. La política se sustenta en los principios humanitarios y el compromiso del PMA de prestar servicios comunes a todos los agentes humanitarios. En ella se definen los objetivos de los servicios de transporte aéreo del PMA, que son los siguientes: prestar servicios comunes, especiales y a pedido a la comunidad humanitaria y los asociados fundamentales, como los otros organismos de las Naciones Unidas, las ONG y la comunidad diplomática; actuar como facilitador entre las partes interesadas de los servicios de transporte aéreo y las de intervención humanitaria en la preparación y la respuesta en casos de emergencia, y reforzar los sistemas y las capacidades de los servicios de transporte aéreo a nivel regional y nacional. Asimismo, se describe el papel de los factores catalizadores esenciales —asociados, financiación sostenible y conocimientos y competencias— para alcanzar los objetivos políticos y se esbozan los siguientes pasos en materia de implementación y seguimiento. El proyecto de política se encuentra en estos momentos en las últimas fases de aprobación interna, tras la cual se presentará a la Junta Ejecutiva.

Lista de las siglas utilizadas en el presente documento

COVID-19	enfermedad por el coronavirus de 2019
DG ECHO	Dirección General de Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas
EU-HAF	Vol humanitaire de l'UE – European Union Humanitarian Aid Flight
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ONG	organización no gubernamental
UNHAS	Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas