



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

Junta Ejecutiva

Período de sesiones anual
Roma, 23-26 de junio de 2025

Distribución: general

Tema 8 del programa

Fecha: 10 de junio de 2025

WFP/EB.A/2025/8-D

Original: inglés

Asuntos operacionales

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

Desde 2004, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas ha desempeñado una función crucial para facilitar la respuesta humanitaria. Tras veinte años de funcionamiento, el Servicio Aéreo sigue siendo fundamental para garantizar el acceso seguro y oportuno de los trabajadores humanitarios en medio de crecientes conflictos, desplazamientos y restricciones financieras.

En 2024, el Servicio Aéreo Humanitario siguió cumpliendo sus funciones principales, como el transporte de pasajeros y de carga ligera, las evacuaciones médicas y los traslados por motivos de seguridad, en 21 países. Gestionado por el Servicio de Transporte Aéreo del PMA, el Servicio Aéreo Humanitario transportó más de 355.000 trabajadores humanitarios y casi 5.000 toneladas de material de socorro a 394 zonas de difícil acceso para 612 organizaciones. Asimismo, contribuyó a la labor de la comunidad de asistencia humanitaria realizando 1.455 evacuaciones médicas y traslados por razones de seguridad.

Para continuar agilizando su capacidad de intervención en casos de emergencia y aumentando su eficiencia, el UNHAS mejoró la preparación de la flota, optimizó las operaciones aéreas y siguió aprovechando la innovación y la tecnología en todas sus actividades. La seguridad de la aviación y la seguridad operacional se mantuvieron entre las prioridades globales en medio de los crecientes riesgos en los entornos de operaciones del PMA.

Se observó una mejora en la eficiencia operacional, como lo demuestra la reducción del 2,5 % en los costos por kilómetro-pasajero; es decir, de 2,08 dólares EE. UU. en 2023 a 1,98 dólares en 2024. Como consecuencia de las mejoras que se estaban introduciendo en el servicio, el grado de satisfacción de los usuarios alcanzó el 97 %.

Coordinador del documento:

Sr. F. Frimpong

Jefe

Servicio de Transporte Aéreo

Correo electrónico: franklyn.frimpong@wfp.org

El mecanismo de financiación centralizado del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas contribuyó de manera decisiva a garantizar una provisión estable de recursos y la continuidad de las operaciones en 2024. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA se basó en las lecciones aprendidas durante la puesta en marcha del mecanismo para revisar sus procedimientos operativos estándar, con el fin de que este siguiera proporcionando la flexibilidad financiera necesaria.

En 2025, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas reitera su compromiso con la innovación, la eficiencia y la seguridad para respaldar los esfuerzos humanitarios a escala mundial.

Introducción

1. A día de hoy, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS) no ha perdido un ápice de su importancia. El año 2024 estuvo marcado por más de 120 conflictos armados activos, la cifra más alta desde la Segunda Guerra Mundial. De ahí que fuera el más mortífero para los trabajadores humanitarios del que se tiene constancia. En medio de conflictos intensos e impredecibles, desplazamientos generalizados y crecientes necesidades humanitarias, el UNHAS continúa facilitando la respuesta humanitaria, brindando acceso seguro y oportuno a los lugares más inaccesibles del mundo, que están desprovistos o casi de operadores comerciales.
2. En 2024, el UNHAS proporcionó transporte para pasajeros y carga ligera, evacuaciones médicas y traslados por motivos de seguridad. La agilidad en las operaciones constituyó una prioridad fundamental, lo que lo llevó a fortalecer su capacidad para responder rápidamente en caso de emergencia. Entre los ajustes introducidos a tal efecto cabe destacar la mejora de la preparación de la flota en operaciones sobre el terreno, mecanismos de despliegue de equipos de emergencia y sistemas de reserva digital para optimizar las operaciones aéreas y aumentar la eficiencia. También se avanzó hacia una mayor utilización de la innovación y la tecnología por parte del UNHAS para la prestación de asistencia humanitaria y el refuerzo de la seguridad de la aviación debido al peligro creciente en el espacio aéreo operacional.

Aspectos destacados de 2024

3. Los conflictos prosiguieron en 2024, al tiempo que se restringió el acceso humanitario y las limitaciones de financiación complicaron aún más la estabilidad de las operaciones. En muchos lugares donde operaba el PMA, había escasez —o incluso una falta absoluta— de proveedores de servicios aéreos comerciales. Si bien esta situación trajo consigo una serie de retos, el UNHAS estuvo a la altura de las circunstancias, ofreciendo un soporte fiable tanto a los trabajadores humanitarios como a las comunidades.
4. En la República Democrática del Congo, la situación humanitaria y de seguridad se agravó a medida que el conflicto armado se recrudecía en el este del país. El UNHAS resultó determinante para transportar a los trabajadores humanitarios a las zonas más necesitadas y trasladarlos a lugares más seguros cuando fuera necesario, en especial en el este. El Servicio Aéreo amplió el alcance de su zona de exclusión aérea en el país a más de 32.597 kilómetros cuadrados —lo que equivale a más de la mitad de la superficie de la provincia de Kivu del Norte—, para mitigar los riesgos asociados a la dinámica del conflicto. Con motivo de un brote de viruela símica, el UNHAS transportó vacunas para frenar la propagación de la enfermedad.
5. En Haití, con la escalada de violencia y el cierre del aeropuerto de Puerto Príncipe, el UNHAS quedó como el único proveedor de servicios aéreos disponible para la comunidad de asistencia humanitaria. El Servicio Aéreo estableció un puente aéreo entre Haití y la República Dominicana en marzo de 2024, para facilitar el suministro ininterrumpido de ayuda humanitaria y garantizar que el personal pudiera entrar y salir de Haití de forma segura. El UNHAS también fue indispensable para realizar evacuaciones médicas y traslados por motivos de seguridad. Ante el deterioro de la situación de seguridad a finales de 2024, el UNHAS trasladó a cientos de trabajadores humanitarios a lugares seguros y sobre el terreno. Así se garantizó que la comunidad humanitaria pudiera permanecer sobre el terreno y continuar con la entrega de ayuda.
6. En el Sudán, el UNHAS restableció los vuelos internos entre Port Sudan, Dongola y Kassala. Se instauraron las medidas de mitigación de riesgos necesarias, entre ellas la mejora del proceso de notificación de vuelo y la coordinación con otros asociados. Dichas medidas fueron imprescindibles para evitar errores de navegación y problemas de seguridad ante

desafíos como los ciberataques contra las plataformas del Sistema de posicionamiento global. Se han puesto en marcha planes para ampliar el alcance del UNHAS en el Sudán en función de las necesidades de la comunidad de asistencia humanitaria y siempre que la situación de seguridad mejore.

7. En Malí, un atentado ocurrido el 17 de septiembre en el aeropuerto de Bamako dañó dos aeronaves del UNHAS, lo que redujo temporalmente la capacidad de la flota. No obstante, el Servicio Aéreo continúa sus operaciones en el país, brindando servicio a la comunidad humanitaria a pesar de la subida de las primas de los seguros contra el riesgo de guerra y los elevados costos de combustible debido al cierre de fronteras.
8. En el Yemen, en medio del recrudecimiento de la violencia, el UNHAS siguió atendiendo a 105 organizaciones humanitarias. Se prestaron servicios aéreos desde Ammán (Jordania), Djibouti (Djibouti) y Addis Abeba (Etiopía) hasta Adén y Saná, con conexiones a Marib, Mukalla y Seiyun. En diciembre, un atentado en el aeropuerto de Saná causó daños a una aeronave del UNHAS que se encontraba en tierra, mientras una delegación de la que formaba parte el Director Ejecutivo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) esperaba para embarcar. Un miembro de la tripulación del UNHAS resultó herido en el incidente.
9. En Sudán del Sur, el UNHAS siguió apoyando a la comunidad de asistencia humanitaria al tiempo que hacía frente a las consecuencias de la violencia en el vecino Sudán. El UNHAS rehabilitó la pista de aterrizaje de Renk, principal punto de entrada de los refugiados y repatriados provenientes del Sudán. Esta obra permitió ahorrar 1,7 millones de dólares EE. UU. anuales y facilitó que el Servicio Aéreo aumentara la frecuencia de los vuelos. El 9 de agosto, una aeronave del UNHAS procedente de Maban, realizó un aterrizaje controlado con el tren plegado en el aeropuerto de Malakal, tras fallar el tren de aterrizaje durante el despegue. Todo el pasaje, tripulación incluida, pudo desembarcar en condiciones de seguridad. Nadie resultó herido.
10. El UNHAS permanece firme en su compromiso de respetar las más estrictas normas de seguridad en todas sus operaciones. A tal fin, reforzó las medidas de mitigación del riesgo, entre ellas una evaluación más rigurosa de la pista de aterrizaje y un mayor conocimiento del entorno de operaciones por parte de la tripulación de vuelo. Estas medidas reflejan el compromiso constante del UNHAS con la mejora continua y la excelencia en las operaciones para respaldar los esfuerzos humanitarios.
11. En Nigeria, el UNHAS facilitó las labores de evaluación aérea tras las devastadoras inundaciones ocurridas en Maiduguri. De este modo, la comunidad de asistencia humanitaria pudo evaluar los daños y planificar la prestación de asistencia, así como vigilar los niveles de agua con miras a futuras entregas por vía terrestre. El UNHAS también transportó toneladas de carga vital a la recién habilitada zona de aterrizaje de Muna, en el distrito de Maiduguri, para agilizar la entrega de ayuda urgente. Asimismo, siguió llevando artículos de socorro para salvar vidas a lugares remotos afectados por las inundaciones, como Ngala y Rann. En total, el Servicio Aéreo transportó más de 28.500 trabajadores humanitarios y 416 toneladas de material de socorro para más de 154 organizaciones humanitarias.
12. En Madagascar, en 2024 el UNHAS siguió explorando formas innovadoras de mejorar la prestación de asistencia humanitaria. A principios de 2025, realizó una prueba piloto con aeronaves no tripuladas para entregar ayuda en el sudeste del país. Asimismo, el UNHAS seguirá mejorando este servicio para promover la capacidad de entrega en el “último tramo” de la comunidad de asistencia humanitaria.

Indicadores clave de las realizaciones relativas a las operaciones

13. En 2024, el UNHAS operó en 21 países donde las necesidades eran más apremiantes o había restricciones de acceso. Transportó a más de 355.000 trabajadores humanitarios y casi

5.000 toneladas de material de socorro a 394 zonas de difícil acceso para 612 organizaciones. Además, completó 1.455 evacuaciones médicas y traslados por motivos de seguridad del personal de asistencia humanitaria (cuadro 1).

CUADRO 1: INDICADORES OPERACIONALES CLAVE DEL SERVICIO AÉREO HUMANITARIO DE LAS NACIONES UNIDAS, 2022-2024			
Indicador operacional	2022	2023	2024
Pasajeros	> 395 000	> 388 000	> 355 000
Carga (toneladas)	> 7 000	4 500	> 4 900
Organismos usuarios	732	647	612
Destinos	540	437	394
Evacuaciones médicas y traslados por razones de seguridad	1 547	1 555	1 455

14. Entre otros indicadores clave cabe citar la eficiencia en función de los costos, el grado de satisfacción de los usuarios y la eficiencia ambiental (cuadro 2).

- **Eficiencia en función de los costos:** El costo operacional por kilómetro-pasajero se redujo de 2,08 dólares en 2023 a 1,98 dólares. Esta disminución es resultado de las medidas de eficiencia adoptadas sobre el terreno y la negociación de las primas de seguro contra el riesgo de guerra.
- **Satisfacción de los usuarios:** El UNHAS realiza dos encuestas cada año. Una de ellas es la encuesta de satisfacción sobre el acceso a los servicios, que evalúa los resultados de la labor de ayuda del UNHAS a las organizaciones humanitarias para acceder a las zonas más necesitadas, según la opinión de la comunidad de asistencia humanitaria. La otra es la encuesta de satisfacción de los pasajeros, que mide la calidad de los servicios brindados por el Servicio Aéreo. Ambas encuestas se utilizan con el fin de seguir mejorando. Este año, el porcentaje de puntuación global obtenido fue del 97 %, lo que mantiene la tendencia de mejora significativa que viene observándose desde 2020, cuando se registró un 83 %.
- **Eficiencia ambiental:** Las emisiones de CO₂ provenientes del conjunto de aeronaves fletadas por el PMA, que han disminuido de forma constante desde 2021, se situaron en 129.244 toneladas en 2024. Este dato refleja el compromiso del Servicio de Transporte Aéreo del PMA con la ejecución de las actuaciones de su programa ambiental.

CUADRO 2: OTROS INDICADORES CLAVE DE LAS REALIZACIONES DEL SERVICIO AÉREO HUMANITARIO DE LAS NACIONES UNIDAS, 2022-2024			
Indicador operacional	2022	2023	2024
Eficiencia en función de los costos (costo operacional por kilómetro-pasajero) (dólares)	1,86	2,08	1,98
Satisfacción de los usuarios (%)	95	96	97
Eficiencia ambiental (volumen de emisiones de CO ₂ de las aeronaves fletadas por el PMA) (toneladas)	142 620	140 159	129 244

Programa del Servicio de Transporte Aéreo del PMA en materia de medio ambiente y sostenibilidad

15. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA siguió llevando adelante su compromiso de reducir el impacto ambiental de sus operaciones, apoyándose en los tres pilares de su estrategia ambiental: “Medir”, “Reducir” y “Compensar”.
16. En relación con las actividades incluidas en el pilar “Reducir”, el UNHAS probó el uso de grupos electrógenos de tierra en Kabul. Las emisiones de CO₂ lograron reducirse en un 63 % en dos meses; extrapolado a un año, esto supone que se evitó la emisión de 7.886 kilogramos de CO₂. Esta cifra podría duplicarse si las dos aeronaves con base en Kabul utilizaran esos grupos de electrógenos.
17. Gracias a este servicio, se ahorraron 1.200 litros de gasóleo al mes. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA sigue llevando a cabo el seguimiento del funcionamiento de los grupos electrógenos de tierra, recabando la opinión de los usuarios para impulsar mejoras continuas. Dado el éxito inicial, podrá ampliar el alcance de esta iniciativa a otras bases de operaciones, como las que se encuentran en Kenya, Nigeria y Sudán del Sur.
18. El UNHAS también ha elaborado un curso interactivo de capacitación ambiental, de nivel básico, dirigido a las partes interesadas internas y externas, así como las autoridades de aviación civil y aeroportuarias, los operadores aéreos y otras entidades de aviación con fines humanitarios. Compuesto de siete módulos, el curso prepara a los alumnos para establecer y promover activamente prácticas sostenibles en su ámbito laboral, ya sea dentro del Servicio de Transporte Aéreo o al margen del PMA.
19. El Servicio de Transporte Aéreo desempeñó un papel esencial en la tercera Cumbre Medioambiental sobre los Servicios Aéreos Humanitarios, celebrada en julio de 2024. La cumbre reúne a las principales partes interesadas para que intercambien ideas sobre estrategias destinadas a reducir las emisiones de dióxido de carbono procedentes de la aviación y se comprometan a cumplir las medidas acordadas. El PMA ejerció como anfitrión de la cumbre de 2024, celebrada en Nairobi, lo que contribuyó al objetivo del Servicio de Transporte Aéreo no solo de incorporar sistemáticamente la sostenibilidad ambiental en sus operaciones, sino también de encabezar los esfuerzos de promoción conexos.
20. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA está explorando la posibilidad de utilizar combustibles de aviación sostenibles, con vistas a realizar ensayos piloto en Kenya en 2025.

Panorama general y eficiencia de la financiación

21. Una financiación constante y previsible crea las condiciones necesarias para garantizar la máxima estabilidad de las operaciones. Por ende, también propicia las mejores condiciones posibles para que el UNHAS facilite la respuesta humanitaria, en especial en situaciones de emergencia en las que la seguridad sea incierta.
22. En 2024, las necesidades totales del UNHAS ascendieron a 386,5 millones de dólares. El UNHAS recibió contribuciones de 21 donantes por valor de 249 millones de dólares, lo que representa el 53 % de la financiación total; uno de los donantes (los Estados Unidos de América) aportó el 50 % de las contribuciones. Los saldos arrastrados de 2023 ascendieron a 122,2 millones de dólares¹, es decir, el 26 % de la financiación total, mientras que la recuperación de los costos generó 91 millones de dólares, es decir, el 19 % de la financiación total.
23. Las necesidades presupuestarias para 2025 se sitúan actualmente en el entorno de los 409 millones de dólares; sin embargo, al cierre de febrero, el UNHAS enfrentaba un déficit

¹ El 66 % de total de los saldos arrastrados de 2023 fue atribuible a la recuperación de los costos.

de 206 millones. Para adaptarse a esta difícil situación, el Servicio Aéreo está centrando sus esfuerzos en aumentar la eficiencia.

24. El UNHAS se creó para responder a la necesidad de brindar servicios aéreos eficientes a las organizaciones —tanto del sistema de las Naciones Unidas como ajenas a él— que prestaban asistencia humanitaria para salvar vidas en zonas carentes de proveedores de servicios aéreos comerciales o donde estos eran insuficientes. Se suprimía así la necesidad de que cada organización dispusiera de su propio servicio. Se han emprendido las siguientes medidas de eficiencia, con el objetivo de economizar y mejorar la eficiencia.

- *Evaluaciones periódicas de los resultados de las operaciones.* El UNHAS efectúa evaluaciones periódicas de los resultados de las operaciones, que incluyen revisiones de la flota mediante un sistema de rutas radiales en torno a un centro aeroportuario. Estas revisiones permiten ajustar el número y tipo de aeronaves utilizadas para mejorar la eficiencia y la seguridad operacional, según las necesidades. Las evaluaciones se realizan con regularidad, a medida que evoluciona la situación humanitaria sobre el terreno. De esta manera, se optimizan los recursos mediante rutas que prestan servicios conjuntos para reducir la necesidad de trayectos directos. Este enfoque también contribuye a aumentar el coeficiente de carga, es decir, el porcentaje de ocupación de las plazas disponibles a bordo. Asimismo, permite adaptar las rutas conforme a la demanda de la comunidad de asistencia humanitaria. Esta medida de eficiencia se utiliza para operaciones como las que se están llevando a cabo en la República Democrática del Congo y Sudán del Sur.
- *Uso compartido de activos.* En operaciones en países vecinos, como el caso de Kenya² y Somalia, se comparten los activos aéreos. La puesta en común de recursos humanos y conocimientos técnicos mejora la coordinación y la eficiencia, lo que se traduce en ahorros.
- *Recuperación de costos.* El UNHAS mejora permanentemente la recuperación de los costos, adaptando las tarifas normalizadas para tener en cuenta las circunstancias de cada operación. Los equipos sobre el terreno reciben orientación para poner en práctica el principio de recuperación de los costos y llevan a cabo con regularidad exámenes conforme a las condiciones cambiantes del entorno, en concertación con los comités directivos en los países donde operan. Así ocurrió especialmente, en 2024, en las operaciones de Mozambique, Sudán del Sur y el Yemen. Los ingresos en concepto de recuperación de los costos cubrieron más del 29 % de los gastos reales del UNHAS en 2024, con respecto al 26 % alcanzado en 2023.

25. El UNHAS seguirá buscando formas de fomentar el ahorro de gastos y la eficiencia para mejorar los servicios aéreos, sin comprometer la seguridad operacional.

Mecanismo de financiación centralizado del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas

26. El mecanismo de financiación centralizado, en funcionamiento desde 2023, ofrece a la dirección del PMA una mayor flexibilidad para destinar recursos a las operaciones del UNHAS con mayores necesidades, con el fin de responder más rápidamente cuando se desencadena o agrava una crisis humanitaria. El mecanismo fue fundamental para garantizar la flexibilidad operacional y colmar las lagunas de financiación a lo largo de 2024. Gracias a él, fue posible reducir considerablemente los plazos de ejecución y responder de inmediato para salvar vidas, en particular mediante evacuaciones médicas y traslados por razones de seguridad. Dieciséis operaciones del UNHAS se beneficiaron del mecanismo en

² En Kenya, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS) opera en Kakuma, Dadaab y Garissa.

2024. Transcurrido más de un año desde su establecimiento, el mecanismo ha tenido una repercusión significativa:

- a) La financiación de este mecanismo desempeña un papel crucial en el aumento de la sostenibilidad de las operaciones y la prevención de las interrupciones en el servicio que podrían producirse debido a las lagunas financieras. Así se asegura un apoyo continuo a la comunidad de asistencia humanitaria. En 2024, el mecanismo permitió mantener la continuidad de las operaciones esenciales, en particular en el Níger y Nigeria.
- b) En Sudán del Sur, el mecanismo facilitó la rehabilitación de la pista de aterrizaje de Renk, lo que permitió que la ayuda humanitaria llegara a las personas afectadas por la guerra en el Sudán. Al mismo tiempo, mejoró la eficiencia mediante el uso de una aeronave más adecuada.
- c) Gracias a los fondos aportados por los donantes, el mecanismo de financiación centralizado permite asignar más rápidamente los recursos para cubrir las lagunas financieras. Este mecanismo contrasta con el uso de fuentes tradicionales, que suele implicar procesos de aprobación más largos. El acceso más rápido a la financiación permite responder con mayor prontitud a las necesidades operacionales urgentes.
- d) El mecanismo brinda un aporte financiero adicional, que complementa las contribuciones bilaterales directas.

27 Desde su creación, el mecanismo de financiación centralizado ha aportado más del 8 % del total de las contribuciones recibidas para sufragar las operaciones del UNHAS (entre otras fuentes cabe destacar las contribuciones directas destinadas a financiar las operaciones sobre el terreno y la recuperación de costos). Con ayuda de los recursos que los donantes aportan a este mecanismo, el PMA puede asignar los fondos conforme a sus prioridades, mediante un proceso riguroso y transparente, con criterios claramente definidos. El proceso de establecimiento de prioridades considera el estado de financiación de cada operación sobre el terreno, el nivel de necesidades humanitarias, la puesta en práctica del modelo de recuperación de los costos y los resultados generales de las operaciones. Entre estos resultados cabe citar la eficacia de las medidas de eficiencia y de los ajustes introducidos en la configuración de la flota para prestar un mejor servicio a la comunidad de asistencia humanitaria.

28. Para garantizar la utilización equitativa y estratégica de los recursos disponibles, el proceso de asignación se rige además por los siguientes principios:

- Se otorga la debida consideración a las necesidades de ampliación de la respuesta del conjunto del sistema, en especial por lo que se refiere a las intervenciones en casos de emergencia.
- Antes de decidir a dónde destinar los recursos, se tienen en cuenta las contribuciones de donantes previstas para las operaciones sobre el terreno.
- Las decisiones definitivas se fundamentan en circunstancias tales como variaciones significativas en los entornos operacionales o cambios de las políticas de los donantes (por ejemplo, la suspensión de fondos).
- Ninguna operación puede recibir del mecanismo de financiación centralizado más del equivalente a tres meses del presupuesto anual asignado. De este modo, se asegura un reparto equilibrado y se reducen al máximo las lagunas financieras en otras operaciones.
- Cada asignación se limita al 20 % del saldo total del mecanismo en ese momento.

- El total de asignaciones en cada ronda no debe superar el 80 % del total de los fondos disponibles, con el fin de prever una reserva de contingencia para responder a emergencias imprevistas.
 - El comité encargado de la asignación de fondos toma asimismo en consideración la repercusión global de las asignaciones propuestas para la operación del UNHAS correspondiente.
29. El Servicio de Transporte Aéreo del PMA ha venido examinando la puesta en marcha del mecanismo de financiación centralizado dentro de un marco de aprendizaje y mejora continuos. Este proceso incluye la revisión de los procedimientos operativos estándar para subsanar las deficiencias de aplicación del mecanismo. Como consecuencia de este análisis se han introducido mejoras, como la creación de un “mecanismo de reembolso”. Este mecanismo permite la recuperación —o “reembolso”— de los fondos asignados a operaciones que reciban una financiación importante de otras fuentes dentro de las dos semanas posteriores a la recepción de los fondos del mecanismo de financiación centralizado. Con ello se ayuda a aprovechar al máximo la financiación procedente de este mecanismo, en particular garantizando flexibilidad, fomentando la armonización de los informes presentados a los donantes y aplicando criterios de establecimiento de prioridades para que la ayuda se destine a las operaciones con mayores necesidades cuando sea necesario.
30. En las circunstancias actuales, también se están estudiando medidas adicionales de asignación de prioridades, con el propósito de que la ayuda humanitaria vaya dirigida a la población más necesitada.
31. Dado su valor estratégico, este mecanismo suscita un interés creciente entre los donantes. El UNHAS está comprometido a seguir perfeccionando el mecanismo de financiación centralizado con el objetivo de mejorar su flexibilidad, procurar que sirva de apoyo para operaciones con menor visibilidad —y, por tanto, con financiación más limitada— y fortalecer su capacidad para dar respuesta más fácilmente a crisis repentinas.

Lista de las siglas utilizadas en el presente documento

UNHAS Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas