



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

Junta Ejecutiva

Período de sesiones anual
Roma, 26-30 de junio de 2023

Distribución: general

Tema 12 del programa

Fecha: 13 de junio de 2023

WFP/EB.A/2023/12-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>).

Actualización sobre el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas

Resumen

El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas, que gestiona el PMA, proporciona servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga ligera para que toda la comunidad de asistencia humanitaria y para el desarrollo pueda realizar intervenciones oportunas y eficaces en situaciones de emergencia y crisis prolongadas.

Este servicio facilita asimismo la evacuación del personal humanitario por razones médicas y de seguridad según sea necesario, y también desde lugares remotos. Sin este servicio, millones de personas en todo el mundo serían más vulnerables a la inseguridad alimentaria, los conflictos, las perturbaciones relacionadas con el clima y las emergencias sanitarias.

Los servicios de transporte aéreo que ofrece el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas amplían la capacidad nacional existente y, de esta forma, prestan apoyo a diversos actores humanitarios y de desarrollo, y a los beneficiarios a los que brindan asistencia, y agilizan los avances hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Además de prestar servicios operacionales, el Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas también se coordina con las autoridades locales y otros asociados en apoyo de las actividades de fomento de las capacidades correspondientes y del mantenimiento y rehabilitación de las infraestructuras aeroportuarias para mejorar el acceso a las comunidades aisladas.

En 2022, el Servicio de Transporte Aéreo del PMA siguió brindando servicios oportunos en apoyo de la respuesta humanitaria en un entorno mundial cada vez más complejo. El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas operó en 22 países, adaptando sus actividades y activos aéreos a la evolución de las necesidades humanitarias. La escala de las operaciones se amplió cuando fue necesario, como sucedió en Burkina Faso, Haití y Madagascar. Todo ello ante el conflicto en curso en Ucrania, la consiguiente inflación de los costos de los combustibles y la necesidad de reconfigurar la flota de aeronaves movilizadas en diversas operaciones del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas.

Coordinador del documento:

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

El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas que gestiona el PMA desempeña una función catalizadora para la comunidad de asistencia humanitaria en general. Las contribuciones oportunas de los donantes siguen siendo de vital importancia para que este servicio pueda mantener sus operaciones de transporte aéreo y responder a la evolución de las necesidades. En 2022 el Servicio de Transporte Aéreo, en coordinación con las direcciones del PMA encargadas de las finanzas y las asociaciones, procedió a establecer un mecanismo centralizado para la recepción y gestión de las contribuciones multilaterales directas destinadas a las operaciones del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas. Los fondos del mecanismo pueden asignarse a los planes estratégicos para los países mediante un proceso transparente aprobado por la dirección ejecutiva del PMA. Desde mayo de 2023, y tras un amplio período de prueba, el mecanismo se encuentra a disposición de cualquier donante que desee respaldar las operaciones del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas. Las propuestas de asignación se presentarán para examen y aprobación al Director de la Dirección de Operaciones relacionadas con la Cadena de Suministro del PMA

Asimismo, la política en materia de transporte aéreo del PMA fue revisada por la Junta Ejecutiva en 2022 y aprobada en su primer período de sesiones ordinario de 2023. En la política, que constituye un hito importante para la función del PMA relativa a la cadena de suministro, se define el alcance del mandato del Programa en materia de transporte aéreo. Elementos centrales de la política son los principios humanitarios y el compromiso del PMA de prestar a la comunidad de asistencia humanitaria y para el desarrollo servicios de transporte aéreo comunes, especializados y a pedido, respetando un conjunto específico de orientaciones y prácticas.

Introducción

1. El Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), que gestiona el PMA, fue creado en 2003 a petición del Comité de Alto Nivel sobre Gestión de las Naciones Unidas y presta servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Gracias a estos servicios, toda la comunidad de asistencia humanitaria y para el desarrollo puede realizar intervenciones humanitarias y actividades de recuperación eficaces en situaciones de emergencia y crisis prolongadas. Cuando determinadas limitaciones, como redes viarias inadecuadas, distancias considerables o inseguridad, impiden el acceso con fines humanitarios, el UNHAS es decisivo para garantizar un acceso oportuno y seguro a las personas y comunidades que se ven afectadas por la inseguridad alimentaria, los conflictos, los peligros relacionados con el clima y las emergencias sanitarias.
2. Los servicios de transporte aéreo que ofrece el UNHAS amplían las capacidades nacionales existente y, de este modo, prestan apoyo a diversos actores humanitarios y de desarrollo, y a los beneficiarios a los que brindan asistencia, lo que agiliza los avances hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Entre estos actores cabe mencionar a otras entidades de las Naciones Unidas, organizaciones no gubernamentales, donantes y representantes diplomáticos que participan en la prestación de asistencia a las poblaciones y comunidades afectadas por crisis o que la facilitan. En muchas situaciones, esas entidades dependen del UNHAS para llegar a los lugares donde se llevan a cabo los programas y hacer el seguimiento de sus actividades.
3. El UNHAS, utilizando tanto aviones como helicópteros, facilita asimismo la evacuación del personal humanitario por razones médicas y de seguridad, según sea necesario. Se trata de un servicio de vital importancia, ya que permite intervenir de forma oportuna en situaciones de alto riesgo cuando la vida de los trabajadores humanitarios está en peligro. En tales circunstancias, el UNHAS sigue siendo el único servicio capaz de desplegar sus aeronaves y modificar sus itinerarios con flexibilidad para evacuar con rapidez al personal humanitario, a menudo de lugares a los que no se puede llegar de otro modo.

4. El UNHAS también se coordina con las autoridades y asociados locales en apoyo de las actividades de fomento de las capacidades correspondientes y del mantenimiento y rehabilitación de las infraestructuras aeroportuarias para mejorar el acceso a las comunidades aisladas.

Panorama general de las operaciones del UNHAS en 2022 en un entorno de desafíos cada vez mayores

5. En 2022, el entorno mundial cada vez más complejo agravó los efectos de las crisis prolongadas, con importantes interrupciones en la cadena de suministro y el alza de los precios de los principales bienes y servicios. En este contexto, el número de personas que necesitan asistencia humanitaria no ha dejado de aumentar, alcanzando en 2023 el nivel sin precedentes de 339 millones de personas¹. Al mismo tiempo, el acceso con fines humanitarios a menudo se ha visto dificultado en muchos entornos.
6. Si bien el UNHAS adaptó sus operaciones con rapidez para responder a las crecientes necesidades y garantizar la prestación de servicios a las comunidades de asistencia humanitaria y para el desarrollo, las consecuencias del conflicto en Ucrania a escala mundial repercutieron en su presupuesto. Esto se debió principalmente al aumento del costo del combustible y a la reconfiguración de la flota contratada por el UNHAS después de que la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) remitiera a las autoridades de la Federación de Rusia un aviso de "preocupación significativa en materia de seguridad" el 15 de septiembre de 2022². El Servicio de Transporte Aéreo (SCOA) aprovechó esta labor de reconfiguración de la flota para diversificar la lista de operadores y los tipos de helicópteros que emplea, lo que se espera que le permita ampliar su cobertura mundial y acelerar el despliegue de los activos aéreos.
7. Pese a estos desafíos, el SCOA siguió brindando servicios oportunos en apoyo de las intervenciones de asistencia humanitarias a lo largo de 2022. La mayor demanda de servicios del UNHAS hizo necesario reajustar las operaciones rápidamente. Entre los ejemplos de las operaciones que se ampliaron cabe citar las realizadas en Burkina Faso, donde la intensificación de los conflictos por todo el país provocó desplazamientos masivos de población e impidió el acceso por carretera, lo que hizo necesario potenciar el transporte aéreo para poder llevar a cabo las operaciones de asistencia humanitaria; en Haití, donde las perturbaciones relacionadas con el clima y el aumento de la inseguridad hicieron necesario potenciar el acceso a las comunidades afectadas, y Madagascar, donde fue preciso ampliar la escala durante la temporada de ciclones para permitir la realización de evaluaciones aéreas y el acceso rápido a las zonas afectadas.
8. En Burkina Faso se amplió la flota de helicópteros y se revisaron continuamente los programas de vuelo para atender la demanda de los servicios aéreos suplementarios y llegar a cubrir nuevos destinos. A finales de 2022, se había desplegado un total de siete helicópteros en apoyo de la ampliación tanto de las operaciones del UNHAS como de las actividades de prestación de asistencia alimentaria del PMA. Entre los helicópteros cabe mencionar un AS332 Super Puma financiado por la Dirección General de Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas (DG-ECHO) de la Comisión Europea.

¹ Oficina de Coordinación de Asuntos Humanitarios de las Naciones Unidas (OCHA). 2022. [Global Humanitarian Overview 2023](#).

² OACI. 2022. [Infracciones of the Convention on International Civil Aviation by the Russian Federation](#) (A41-WP/430), un documento de trabajo para el 41.º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

9. En 2022, UNHAS operó en 22 países, a saber: el Afganistán, Burkina Faso, el Camerún, el Chad, Etiopía, Guinea, Haití, Kenya, Libia³, 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.
10. En 2022, las actividades del UNHAS volvieron gradualmente a los niveles previos a la pandemia de la enfermedad por el coronavirus de 2019 (COVID-19), y la mayoría de los indicadores relativos a las operaciones registraron valores más elevados que en 2021.
11. En 2022, el UNHAS transportó a más de 395.000 pasajeros y 7.000 toneladas de carga de ayuda humanitaria, y permitió al personal de 732 organizaciones acceder a 320 destinos regulares y 220 destinos especiales en zonas remotas y difíciles de alcanzar. Esto fue posible gracias a la flota del PMA, compuesta por más de 100 aeronaves (tanto aviones como helicópteros). Entre las organizaciones a las que se prestó servicio figuran organizaciones no gubernamentales nacionales e internacionales (56 %), otras entidades de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales (39 %), representantes de los donantes y de la comunidad diplomática y otros asociados, como el movimiento de la Cruz Roja y la Media Luna Roja (3 %). El UNHAS también operó vuelos especiales para la evaluación de las necesidades, el seguimiento de proyectos y misiones especiales y de alto nivel, y aseguró la evacuación de 565 pasajeros por motivos médicos y de 982 personas por motivos de seguridad (cuadro 1).

CUADRO 1: SERVICIO AÉREO HUMANITARIO DE LAS NACIONES UNIDAS - INDICADORES OPERACIONALES CLAVE, 2020-2022			
Indicador operacional	2020	2021	2022
Pasajeros	248 026	325 112	> 395 000
Carga (toneladas)	3 975	5 872	> 7 000
Evacuaciones (por motivos médicos y de seguridad)	1 373	3 015	1 547
Organizaciones de usuarios	800	800	732
Destinos	400	496	540

12. También en 2022, el UNHAS siguió gestionando los vuelos financiados por la ECHO en el marco del proyecto Puente Aéreo Humanitario de la Unión Europea (conocido anteriormente como "proyecto ECHO-Flight") para las operaciones en Kenya, el Malí y la República Democrática del Congo. El proyecto también se activó en Madagascar para responder al ciclón que asoló el país en 2022 y, tal como se indica en el párrafo 8, en la ampliación de escala de la intervención en Burkina Faso, en la que se empleó un helicóptero Super Puma dedicado a tal fin. Mediante los servicios del Puente Aéreo Humanitario de la Unión Europea gestionados por el PMA en los cinco países, se transportó a un total de 17.770 pasajeros y 174 toneladas de carga.

El UNHAS y el Centro de Reservas de las Naciones Unidas

13. En 2022 el SCOA siguió promoviendo el Centro de Reservas de las Naciones Unidas como plataforma integral de reservas en línea para los vuelos del UNHAS. Para finales del año, 12 operaciones del UNHAS utilizaban el Centro de Reservas, cuyo uso sigue extendiéndose

³ A finales de junio de 2022, cuando se pudo disponer de suficientes opciones aceptables de transporte aéreo comercial que estuvieran autorizadas por el Departamento de Seguridad de las Naciones Unidas para realizar viajes humanitarios, concluyó oficialmente la operación del UNHAS en Libia.

entre las restantes operaciones del propio UNHAS, lo cual se espera que concluya a finales de 2023.

14. El Centro de Reservas en línea se ha mejorado con diversas características, en particular las funciones de autoservicio, destinadas a garantizar su flexibilidad y adaptación a los requisitos de las operaciones en aeródromos. Los avances más importantes realizados durante 2022 incluyen la introducción de formularios de reserva personalizables, la provisión de acceso al centro a los usuarios pertenecientes a organizaciones registradas que recurren a los servicios del UNHAS y utilizan direcciones de correo electrónico de proveedores de servicios accesibles públicamente, la facilitación de las solicitudes de reserva que vayan acompañadas de peticiones especiales (como un exceso de equipaje), la gestión de los privilegios asociados a algunas reservas y la adaptación del procedimiento de reserva.

El programa del Servicio de Transporte Aéreo del PMA centrado en el medio ambiente y la sostenibilidad

15. En 2022 se realizaron importantes avances en el marco del programa del SCOA centrado en el medio ambiente y la sostenibilidad. Este programa, que se puso en marcha en 2021, tiene por objeto poner en práctica el compromiso del PMA de reducir el impacto ambiental de sus actividades, en especial de sus operaciones aéreas.
16. Algunos de los logros alcanzados en 2022 son los siguientes:
 - la incorporación de cláusulas medioambientales en todos los acuerdos relativos al combustible y al flete de aeronaves, incluidas cláusulas por las que se obliga contractualmente a todas las empresas de transporte aéreo fletadas a poner en práctica sistemas de gestión medioambiental a partir del 1 de enero de 2023;
 - la elaboración y aplicación de forma continua de indicadores clave de las realizaciones medioambientales que permiten medir las emisiones de dióxido de carbono de las aeronaves fletadas por el PMA;
 - la redacción de una lista ampliada de medidas operacionales para reducir el consumo de combustible y las emisiones;
 - la inclusión de parámetros medioambientales en el proceso de adquisición de aeronaves;
 - la inclusión de un componente medioambiental en las propuestas de financiación y en los informes destinados a los donantes;
 - la puesta en marcha de campañas de sensibilización medioambiental dirigidas a los pasajeros, con miras a ayudar a minimizar el impacto medioambiental de los viajes, y
 - la realización de un análisis de mercado de los combustibles sostenibles utilizados en el transporte aéreo y la participación del SCOA en el programa de la OACI de asistencia, fortalecimiento de las capacidades y capacitación en la materia, cuyo objetivo es que se comprenda mejor la fijación de precios y la disponibilidad geográfica de los combustibles sostenibles que se utilizan en el transporte aéreo y las políticas conexas.
17. Además, se llevó a cabo un estudio para evaluar las oportunidades de reducir al mínimo el uso del combustible en el transporte aéreo y sus emisiones, de conformidad con las recomendaciones de la OACI⁴. Después de que los operadores aéreos seleccionados aplicaran las medidas de ahorro de combustible de la OACI, se analizaron las emisiones de cinco aeronaves fletadas por el PMA durante un período de tres meses. En el análisis se

⁴ OACI. 2014. *Operational Opportunities to Reduce Fuel Burn and Emissions*.

constató que el consumo de combustible se había reducido en un 2 % en comparación con los meses anteriores. Si se aplicara a todas las aeronaves, esta reducción se traduciría en unas economías anuales netas del 2 % en la compra de combustible. Esto equivaldría a emitir 3.000 toneladas de dióxido de carbono menos y a ahorrar 1,1 millones de dólares por año. El estudio, que inicialmente abarcó cinco aeronaves, se extendió para cubrir el 50 % de la flota fletada por el PMA con contratos de larga duración. Los resultados iniciales, según los cuales la aplicación de las medidas de la OACI permitía reducir en 2 % el consumo de combustible, fueron confirmados en otoño de 2022 por el estudio ampliado.

18. La primera Cumbre medioambiental sobre los servicios aéreos humanitarios, organizada y presidida por el PMA, se celebró en marzo de 2022 en El Cairo. A ella asistieron más de 60 delegados de alto nivel de autoridades de aviación civil, organizaciones internacionales, fabricantes de aeronaves, operadores de transporte aéreo y proveedores de combustible. En los debates técnicos y de expertos se estudiaron las distintas oportunidades y los desafíos para adoptar medidas innovadoras dirigidas a mejorar la sostenibilidad medioambiental del transporte aéreo con fines humanitarios⁵.
19. Se está trabajando en determinar las metodologías de compensación más adecuadas para compensar las emisiones a nivel institucional y de los pasajeros.

Indicadores clave de las realizaciones utilizados en las operaciones del Servicio de Transporte Aéreo del PMA

20. Como se muestra en los cuadros 1 y 2, la mayoría de los indicadores clave de las realizaciones relacionados con el transporte aéreo registraron mejoras en 2022 en comparación con 2021:
 - *Eficiencia en función de los costos.* En 2021 el costo operacional por kilómetro-pasajero⁶ fue menor que en 2020, a raíz de las interrupciones de los servicios del UNHAS al comienzo de la pandemia de COVID-19. En este contexto, en 2022 aumentó el costo operacional por kilómetro-pasajero con respecto al año anterior (a 1,86 dólares, frente a los 1,80 dólares en 2021). Esto se debió a factores de alcance mundial como el aumento de los costos contractuales y de los precios del combustible.
 - *Eficiencia medioambiental⁷.* En 2022, el total de las emisiones de dióxido de carbono de todas las aeronaves fletadas por el PMA ascendía a 142.620 toneladas. Se viene observando una disminución sostenida desde 2019, año en que las emisiones totales de dióxido de carbono se situaron en 246.338 toneladas, lo que refleja avances significativos en los esfuerzos del PMA por reducir las emisiones.
 - *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 2022 fue del 95 %, según las encuestas de satisfacción de los pasajeros y las de satisfacción sobre el acceso a los servicios realizadas a nivel de

⁵ En junio de 2023, se estaba planificando organizar una segunda Cumbre medioambiental sobre los servicios aéreos humanitarios, que se celebraría con carácter provisional en otoño de 2023.

⁶ El costo operacional por kilómetro-pasajero se calcula para cada pasajero transportado. Los costos contractuales de cada aeronave se calculan por "hora bloque" (el tiempo que tarda un avión entre el momento en que deja los "bloques" frente a la puerta de embarque y la llegada a la puerta de destino). 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.

⁷ Basada en la metodología para calcular las emisiones de dióxido de carbono desarrollada por el SCOA, de conformidad con las directrices de la OACI. La metodología hace un seguimiento en tiempo real de las emisiones de dióxido de carbono, incluidas las de todos los vuelos regulares del UNHAS y las vinculadas con los demás servicios de transporte aéreo del PMA.

los países para todas las operaciones del UNHAS. La satisfacción de los usuarios viene aumentando desde 2020, cuando el nivel reducido de satisfacción (del 83 %) se debió principalmente a la interrupción de los servicios del UNHAS como consecuencia de las restricciones debidas a la COVID-19.

CUADRO 2: SERVICIO AÉREO HUMANITARIO DE LAS NACIONES UNIDAS - INDICADORES OPERACIONALES CLAVE, 2020-2022, 2020-2022			
Indicador operacional	2020	2021	2022
Eficiencia en función de los costos: costo operacional por pasajero-kilómetro (<i>dólares</i>)	1,85	1,80	1,86
Eficiencia Ambiental (volumen de emisiones de CO2 de las aeronaves fletadas por el PMA) (<i>toneladas</i>)	184 559	160 181	142 620
Satisfacción de los usuarios (porcentaje de los usuarios del UNHAS satisfechos o muy satisfechos con los servicios prestados)	83	94	95

Panorama general de la financiación del UNHAS

21. El UNHAS sigue aportando un gran valor añadido a las operaciones de asistencia humanitaria y recuperación, en situaciones tanto de emergencia repentina como de crisis prolongada. El PMA agradece la constante generosidad de los donantes, que permite que el UNHAS siga siendo un servicio común impulsado por la demanda dirigido a toda la comunidad de asistencia humanitaria y para el desarrollo que facilita la prestación de asistencia para salvar vidas.
22. Ante la situación de deterioro del acceso de la ayuda humanitaria en muchos entornos, la creciente demanda de servicios aéreos humanitarios y la necesidad frecuente de ajustar las operaciones y ampliar su escala, el UNHAS sigue precisando que la financiación de la comunidad de donantes sea constante, predecible y suficiente.
23. El presupuesto total del UNHAS en 2022 ascendió a 423,1 millones de dólares. Al 6 de junio, el presupuesto previsto para 2023 era de 416,9 millones de dólares⁸.
24. En 2022, el UNHAS recibió contribuciones de 22 donantes por valor de 231,7 millones de dólares, lo que representa el 52 % de la financiación total. Los saldos arrastrados de 2021 ascendieron a 129,2 millones de dólares (el 29 % de la financiación total) y con la recuperación de los costos se generaron 129,2 millones de dólares (el 19 % de la financiación total).

Mecanismo de financiación centralizado del UNHAS

25. Las actividades del UNHAS se presupuestan y ejecutan en el marco de los planes estratégicos para cada país (PEP). En algunos casos, esta movilización de recursos a nivel nacional ha planteado desafíos a la hora de financiar los servicios del UNHAS. En consecuencia, a fin de potenciar la movilización de recursos dirigidos a las operaciones del UNHAS y en respuesta a las observaciones formuladas por la comunidad de donantes, el PMA ha estudiado la posibilidad de establecer un mecanismo centralizado en el que se gestionen las contribuciones multilaterales directas al UNHAS a nivel mundial y los fondos recaudados se asignen a los PEP mediante un proceso transparente aprobado por el

⁸Según el plan de ejecución, que corresponde al presupuesto basado en los recursos que serán necesarios para poder prestar los servicios del UNHAS previstos durante el año.

personal directivo superior. Después de que el Director Ejecutivo aprobara la formalización de este mecanismo, y tras un período de prueba y un proceso de validación, el nuevo mecanismo se encuentra ahora a disposición de todos los donantes que deseen respaldar las operaciones del UNHAS a nivel mundial. Este mecanismo se ha concebido para complementar las actividades de recaudación de fondos en los países, defender los principios de transparencia y rendición de cuentas y promover la mejora constante de los servicios comunes de transporte aéreo.

26. Se estima que el nuevo mecanismo servirá para acrecentar la flexibilidad de la asignación de fondos, agilizar la respuesta operacional a necesidades urgentes y mejorar la eficacia de las operaciones. Debería resultar particularmente útil en el caso de operaciones con visibilidad limitada y escasas probabilidades de atraer financiación suficiente. También será decisivo para que el PMA pueda sufragar con prontitud el costo del despliegue de activos en apoyo de las intervenciones de emergencia en los países en que el UNHAS no opera o en los que no se han solicitado sus actividades para implementar un PEP, o también en aquellos países donde las actividades del UNHAS se han previsto en concepto de plan para imprevistos en el marco de un PEP y en los que no se dispone fácilmente de fondos.
27. El mecanismo de financiación se gestiona en la Sede, y el proceso global de presentación de informes a los donantes (en particular informes financieros y sobre la gestión de las contribuciones) corre a cargo del SCOA. La asignación de recursos se gestiona bajo la responsabilidad del Director de la Dirección de Operaciones relacionadas con la Cadena de Suministro (SCO) y está sujeta a la supervisión periódica de un comité. Las oficinas en los países seguirán teniendo la capacidad de movilizar y aceptar contribuciones para las actividades del UNHAS al margen del mecanismo, ateniéndose para ello a las normas pertinentes de presentación de los informes institucionales financieros.
28. No se prevé modificar los procedimientos aplicables a los donantes que puedan manifestar interés por aportar financiación para el UNHAS por conducto de la Sede del PMA, las oficinas de enlace, los despachos regionales, representantes de asociados de las oficinas en los países, oficiales de transporte aéreo u otros canales pertinentes. Sin embargo, una vez que se identifiquen y transfieran a través del mecanismo de financiación centralizado, los recursos procedentes de un donante se asignarán de conformidad con los criterios oficiales de establecimiento de prioridades. En tal caso, el SCOA elaborará una propuesta de financiación en consulta con los responsables de las operaciones del UNHAS que podrían recibir los fondos. Posteriormente, la propuesta será aprobada por la SCO y se remitirá a los funcionarios del PMA encargados de las relaciones con los donantes gubernamentales para su examen final y su posterior presentación a los donantes.
29. Los requisitos relativos a la presentación de informes sobre cuestiones tales como las realizaciones operacionales y la utilización de financiación se examinarán con los donantes caso por caso. Se seguirá dando reconocimiento a los donantes a través de los diversos canales de comunicación del PMA, como las redes sociales.

Futuras soluciones de transporte aéreo

30. El PMA sigue apoyando el desarrollo de soluciones de entrega de mercancías gracias al uso más amplio de sistemas de aeronaves teledirigidas y no tripuladas. Se espera que estas innovaciones mejoren la capacidad de transporte aéreo al tiempo que reducen los riesgos. El PMA ha establecido asociaciones estratégicas con los principales fabricantes, con miras a intercambiar conocimientos que servirán de base para poder lograr en el futuro aumentos de eficiencia y una mayor sostenibilidad medioambiental.
31. Además, el PMA ha establecido un marco para garantizar la seguridad de las operaciones aéreas realizadas por medio de aeronaves no tripuladas por personal, con el que se asegura

el cumplimiento de las normas mínimas aplicables a estas operaciones y se asigna al SCOA la gestión de las operaciones de entrega de mercancías por este medio. El marco se ajusta a las operaciones de conectividad internacional de la Dirección de Tecnología, y el SCOA proporciona la orientación técnica necesaria.

32. En términos más generales, el PMA seguirá estudiando oportunidades de establecer asociaciones estratégicas dirigidas a aprovechar las futuras soluciones de transporte aéreo y a mejorar su capacidad de respuesta. A este respecto, se considera que el acceso a las innovaciones más avanzadas y a personas de talento en este sector es un factor catalizador clave.

Avances con respecto a las recomendaciones derivadas de las auditorías externas

33. De las 16 recomendaciones formuladas por el Auditor externo a raíz de su auditoría de los servicios de transporte aéreo del PMA, realizada entre julio de 2019 y enero de 2021, 14 se habían archivado oficialmente en mayo de 2023. Actualmente se están aplicando las dos recomendaciones restantes, que deberían quedar ultimadas a finales de 2023: la recomendación 3, acerca de la revisión del marco financiero y presupuestario en lo de las actividades de transporte aéreo, debería completarse para finales de julio de 2023, y la recomendación 16, acerca del desarrollo de una función de validación de la admisibilidad de los pasajeros en el marco de los sistemas de gestión de vuelos del SCOA debería archivarse para finales de diciembre de 2023.

Política del PMA en materia de transporte aéreo

34. En la auditoría externa del SCOA se destacó la importancia de las actividades del servicio de transporte aéreo para el sistema de las Naciones Unidas y la comunidad de asistencia humanitaria en general. Se llegó a la conclusión de que debería elaborarse una política en materia de operaciones aéreas (recomendación 1) y se recomendó que esta precisara el alcance del mandato del PMA relativo al transporte aéreo, previera mecanismos idóneos de coordinación de vuelos, definiera unos criterios para el registro de los usuarios en el UNHAS, y especificara la relación entre el SCOA y su Dependencia de Seguridad Aérea, y reglas de financiación.
35. Tras la redacción del documento de política y su validación en 2022, la Junta lo aprobó en su primer período de sesiones ordinario de 2023.
36. En la política, que constituye un hito importante para la función del PMA relativa a la cadena de suministro, se define el alcance del mandato del PMA en materia de transporte aéreo. Los principios humanitarios y el compromiso del PMA de prestar servicios de transporte aéreo comunes, especializados y a pedido a la comunidad de asistencia humanitaria y para el desarrollo son elementos centrales de la política.

Lista de las siglas utilizadas en el presente documento

COVID-19	enfermedad por el coronavirus de 2019
ECHO	Dirección General de Ayuda Humanitaria y Protección Civil y Operaciones de Ayuda Humanitaria Europeas
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SCO	Dirección de Operaciones relacionadas con la Cadena de Suministro
SCOA	Servicio de Transporte Aéreo del PMA
UNHAS	Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas