



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)**PLAN DE COMPENSACIÓN Y REDUCCIÓN DE CARBONO
PARA LA AVIACIÓN INTERNACIONAL (CORSA)**

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

RESUMEN

En esta nota se informa acerca del avance logrado por la OACI desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en lo que respecta al Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA); las actualizaciones hechas a las normas y métodos recomendados (SARPS) que se relacionan con el CORSA y otros elementos pertinentes para su implementación; el apoyo para la implementación proporcionado en el marco del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSA (ACT-CORSA) de la OACI; y el examen periódico del CORSA correspondiente a 2022.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- reconocer el avance sustancial logrado por la Organización desde el 40º período de sesiones de la Asamblea en la implementación eficaz del CORSA y en el cumplimiento de los requisitos conexos de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO₂ por parte de los Estados y los explotadores de aviones, de conformidad con el Anexo 16, Volumen IV;
- acoger con beneplácito la definición y la actualización de los elementos para la implementación del CORSA realizadas por el Consejo de manera oportuna, lo que cubre los combustibles admisibles en el marco del CORSA, las unidades de emisión admisibles en el CORSA y el Registro Central del CORSA;
- acoger con beneplácito los avances sostenidos del Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSA (ACT-CORSA), con las contribuciones y la participación de los Estados miembros, y pedir a los Estados que sigan participando en dicho programa y continúen apoyándolo;
- celebrar el número creciente de Estados que participan de manera voluntaria en el CORSA y alentar a otros a sumarse lo antes posible; y
- considerar la información que figura en esta nota, así como el trabajo del Consejo sobre el examen periódico del CORSA correspondiente a 2022, con miras a actualizar la resolución A40-19 de la Asamblea.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Protección del medioambiente.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Las actividades mencionadas en esta nota de estudio se llevarán a cabo con sujeción a la disponibilidad de recursos en el presupuesto regular para 2023-2025 y/o con contribuciones extrapresupuestarias, según los lineamientos del Plan de Actividades de la OACI para 2023-2025.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 4 de octubre de 2019) (Doc 10140) A41-WP/371, <i>Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSA)</i>

1. AVANCE EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORSIA

1.1 Desde que se estableció el CORSIA en 2016, y como se pedía en las Resoluciones A39-3 y A40-19 de la Asamblea, el Consejo de la OACI ha venido supervisando la implementación del CORSIA, con el apoyo brindado por su Comité de Clima y Medioambiente (denominado antes como Grupo Asesor sobre el CORSIA (AGC)), su Órgano Técnico Asesor (TAB) y su Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP).

1.2 Antes de iniciar la fase piloto del CORSIA el 1 de enero de 2021, el Consejo terminó con éxito la definición de todos los componentes esenciales del conjunto para la implementación del CORSIA, a saber: las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 16 — *Protección del medioambiente*, Volumen IV— *Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*; la orientación del *Manual técnico-ambiental* (Doc 9501), Volumen IV; y cinco elementos para la implementación del CORSIA. En el apéndice A de esta nota se proporciona una cronología de los últimos avances relativos a estos componentes.

1.3 La primera edición del Anexo 16, Volumen IV, comenzó a surtir efecto el 1 de enero de 2019, fecha de inicio del proceso de vigilancia, notificación y verificación (MRV) de las emisiones de CO₂ en el marco del CORSIA. Actualmente, el Consejo está considerando las enmiendas del Anexo 16, Volumen IV, con base en las recomendaciones técnicas de la reunión CAEP/12 de febrero de 2022. Además, las actualizaciones del *Manual técnico-ambiental*, Volumen IV, que compilan la orientación técnica para apoyar el cumplimiento de los SARPS, se incorporarán como enmiendas consiguientes en la próxima edición del Anexo 16, Volumen IV.

1.4 Los cinco elementos para la implementación del CORSIA, a los que se hace referencia en varios documentos de la OACI directamente citados en el Anexo 16, Volumen IV, contienen material que resulta primordial para la implementación del CORSIA y que ha sido aprobado por el Consejo para su publicación en la página web del CORSIA de la OACI, como se describe a continuación.

Participación voluntaria en el CORSIA¹

1.5 El documento de la OACI *CORSIA States for Chapter 3 State Pairs* [Estados del CORSIA para los pares de Estados del Capítulo 3], donde se proporciona una lista de los Estados que se ofrecen como voluntarios para participar en el CORSIA en un año determinado a partir de 2021, se actualiza cada año. Para 2021 (primer año de la fase piloto del CORSIA), 88 Estados se habían ofrecido voluntariamente a participar en el CORSIA, número que se incrementó a 107 Estados para 2022 y 115 Estados para 2023. Al respecto, la Asamblea de la OACI alentó decididamente a todos los Estados a participar de manera voluntaria en la fase piloto de la primera fase del CORSIA (véase la Resolución A40-19, párrafo 9 c)), ya que con la participación de un número mayor de Estados será posible acercarse aún más a un alto nivel de integridad ambiental para el CORSIA y lograr el objetivo ambicioso al que aspira la OACI a escala mundial.

Herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA²

1.6 La herramienta de estimación y notificación de CO₂ (CERT) del CORSIA de la OACI permite a los explotadores de aviones aplicar procedimientos simplificados para monitorear y notificar sus emisiones de CO₂ en el marco del CORSIA, de conformidad con el Anexo 16, Volumen IV. La herramienta se actualiza cada año desde su primera publicación en 2018, a fin de incorporar las funcionalidades adicionales que vaya requiriendo el proceso de implementación del CORSIA, lo que incluye la actualización de la información relativa a los antecedentes de la herramienta.

¹ Página web de Estados voluntarios en el CORSIA: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/state-pairs.aspx>.

² Página web de la CERT del CORSIA: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CERT.aspx>.

Combustibles admisibles en el CORSIA³

1.7 Las primeras ediciones de los cinco documentos de la OACI relacionados con los combustibles admisibles en el marco del CORSIA (es decir, combustibles de aviación sostenibles (SAF) y combustibles aeronáuticos con menor contenido de carbono (LCAF)) se terminaron antes de iniciar la fase piloto del CORSIA y se actualizaron después conforme fue necesario, con la intención de ofrecer incentivos y medios para reducir los requisitos de compensación de CO₂ de los explotadores de aviones, en el marco del CORSIA. Esos documentos de la OACI contienen valores por defecto de las emisiones durante el ciclo de vida y metodologías para calcular los valores reales de las emisiones durante el ciclo de vida, así como criterios de sostenibilidad, mecanismos aprobados de certificación de la sostenibilidad (SCS) y los requisitos para mecanismos SCS. En la actualidad, basándose en las recomendaciones técnicas del CAEP, el Consejo está considerando otras actualizaciones de los documentos de la OACI (p. ej., sobre los criterios de sostenibilidad para los LCAF).

Unidades de emisión admisibles en el CORSIA⁴

1.8 Después de que el Consejo aprobó el documento de la OACI *CORSIA Emissions Unit Eligibility Criteria* (Criterios de admisibilidad de las unidades de emisión en el CORSIA) y de haberse establecido el Órgano Técnico Asesor (TAB) en marzo de 2019, el Consejo aprobó y actualizó el documento *CORSIA Eligible Emissions Units* (Unidades de emisión admisibles en el CORSIA) con base en el trabajo de evaluación y las recomendaciones del TAB en relación con ocho programas de unidades de emisión y sus alcances específicos en materia de admisibilidad para ofrecer unidades de emisión en el marco de la fase piloto del CORSIA. El Consejo examinará a finales de 2022 el próximo resultado de la evaluación y las próximas recomendaciones del TAB.

Registro Central del CORSIA⁵

1.9 El Registro Central del CORSIA (CCR) se inició en mayo de 2020, antes del plazo límite del 31 de agosto de 2020 que tenían los Estados para notificar a la OACI las emisiones de CO₂ correspondientes a 2019. Los datos notificados por los Estados a través del CCR sirven de base para los documentos de la OACI relativos al CCR, que constan de información que incluye, por ejemplo: una lista de explotadores de aviones atribuida a los Estados y una lista de órganos de verificación acreditados en los Estados, las que se actualizan periódicamente; y el promedio del total de emisiones anuales de CO₂ correspondientes a 2019 y 2020 y totalizadas para todos los explotadores de aviones en cada par de rutas de los Estados (publicado en diciembre de 2021). Los datos recopilados a través del CCR permitirán calcular el factor de crecimiento del sector (SGF) anual en el marco del CORSIA, cuyo primer valor (correspondiente a 2021) estará disponible a finales de octubre de 2022.

1.10 Conforme a los requisitos de notificación que figuran en el Anexo 16, Volumen IV, 117 Estados notificaron sus emisiones de CO₂ de 2019 a través del CCR, en tanto que 110 Estados notificaron sus emisiones de CO₂ de 2022. Según lo dispuesto en el Anexo 16, Volumen IV, la Secretaría cubrió los faltantes de datos correspondientes a aquellos Estados que no pudieron notificarlos. El hecho de que se haya notificado en el CCR más del 97 % de las emisiones totales de CO₂ correspondientes tanto a 2019 (606 millones de toneladas de CO₂ en total) como a 2020 (265 millones de toneladas de CO₂ en total) es prueba fehaciente de la determinación de los Estados y los explotadores de aviones por igual de alcanzar el éxito en la implementación del CORSIA.

³ Página web relativa a los combustibles admisibles en el marco del CORSIA: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Eligible-Fuels.aspx>.

⁴ Página web relativa a las unidades de emisión admisibles en el CORSIA: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Emissions-Units.aspx>.

⁵ Página web del Registro Central del CORSIA: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CCR.aspx>.

2. CREACIÓN DE CAPACIDAD Y ASISTENCIA PARA EL CORSIA⁶

2.1 En junio de 2018, en ocasión de la adopción del Anexo 16, Volumen IV, la OACI inició el ACT-CORSIA (Programa de Asistencia, Creación de Capacidad e Instrucción para el CORSIA), como parte de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, con la intención de asistir a todos los Estados en el proceso de implementación del CORSIA aplicando un “enfoque coordinado” en el marco de la OACI. La importancia de dicho programa fue resaltada durante el 40° período de sesiones de la Asamblea (véase la resolución A40-19, párrafo 21). Si bien la pandemia de COVID-19 a principios de 2020 tuvo un impacto en las actividades previstas de creación de capacidad relacionadas con el CORSIA, el ajuste necesario de actividades y las modalidades de implementación conexas garantizaron que la asistencia siguiera proporcionándose de manera continua.

Asociaciones de colaboración ACT-CORSIA

2.2 Las asociaciones de colaboración entre los Estados son la piedra angular del programa ACT-CORSIA. Al mes de agosto de 2022, las asociaciones comprendían 17 Estados colaboradores y 119 Estados solicitantes (véase el apéndice B). Mediante una estrecha coordinación con los instructores ACT-CORSIA procedentes de los Estados colaboradores y con los coordinadores del CORSIA de los Estados solicitantes, con el apoyo de la Secretaría de la OACI, el paso de transición de las actividades de instrucción de talleres presenciales a un entorno virtual, provocado por la pandemia COVID-19, se dio sin que se alteraran las asociaciones, con lo que se contribuyó al continuo éxito de la implementación del CORSIA.

2.3 Actualmente está en curso la Fase III de las asociaciones de colaboración ACT-CORSIA con la impartición de instrucción en relación con la implementación del proceso de vigilancia, notificación y verificación (MRV) del CORSIA. Si bien las actividades de 2020 y 2021 se centraron en la presentación de informes sobre las emisiones de CO₂ correspondientes a 2019 y 2020 a través del CCR, con las actividades de 2022 se pone énfasis en los nuevos requisitos de presentación de información, a saber: la relativa al total de las emisiones de 2021 para cada explotador de avión; las cifras agregadas para pares de Estados sujetos (y no sujetos) a requisitos de compensación; y la información para reclamar reducciones de emisiones por la utilización de combustibles admisibles en el marco del CORSIA.

Seminarios y actividades de divulgación sobre el CORSIA

2.4 En abril de 2020, la OACI organizó una serie de sesiones de instrucción en línea sobre el CCR para todas las regiones, en que las personas participantes recibieron instrucción sobre las principales funcionalidades del CCR. Se complementó esta actividad con la elaboración de textos de divulgación destinados a los coordinadores del CORSIA y a otros usuarios del CCR que contenían orientación adicional sobre cómo utilizar y presentar los datos a la OACI empleando el CCR.

2.5 En mayo de 2020, la OACI creó dos iniciativas tendentes a facilitar actividades de verificación de los informes sobre las emisiones de CO₂ en el marco del CORSIA, a saber: la preparación de un curso de verificación CORSIA en línea para impartir capacitación a más órganos de verificación; y un webinar sobre las actividades de verificación en el marco del CORSIA, a fin de que los coordinadores del CORSIA tuvieran un conocimiento básico preciso de los requisitos de verificación.

2.6 En agosto de 2020, la OACI comenzó a publicar el boletín mensual *CORSIA Newsletter* con miras a comunicar de manera permanente el estado de implementación del CORSIA, lo que abarca: la evolución de las emisiones de CO₂ notificadas por los Estados a través del CCR; nuevas publicaciones y actualizaciones de documentos y herramientas de la OACI relativos al CORSIA; y el avance logrado

⁶ Véase la página web principal del CORSIA: www.icao.int/corsia para obtener más información detallada sobre las actividades del programa ACT-CORSIA.

respecto al examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022. Dicho boletín también ofrece información actualizada periódica sobre los datos de las transacciones realizadas en los mercados de carbono de unidades de emisión admisibles en el CORSIA, gracias a una nueva asociación entre la OACI y la iniciativa Ecosystem Marketplace.

2.7 En noviembre de 2020, la Secretaría de la OACI preparó un conjunto de material titulado *Navigating CORSIA – A guide to the scheme’s design and implementation*, que consta de presentaciones registradas de antemano sobre las características de diseño e implementación del plan. Estas presentaciones están disponibles, también, en ICAO TV.

2.8 En enero de 2021, se actualizaron por completo las preguntas frecuentes (FAQ) acerca del CORSIA, disponibles en el sitio web del CORSIA de la OACI, a fin de reflejar los últimos acontecimientos.

2.9 En octubre de 2021, se celebró el Foro sobre el CORSIA de la OACI con objeto de ofrecer un panorama general del avance de la implementación del CORSIA y una plataforma para que los Estados compartieran sus experiencias exitosas y sus aprendizajes en relación con dicha implementación.

3. IMPACTO DE LA COVID-19 Y SALVAGUARDAS⁷

3.1 De abril a junio de 2020, el Consejo celebró una serie de deliberaciones y tomó varias decisiones en relación con los distintos impactos de la pandemia de COVID-19 en el CORSIA, que se apoyaron en comentarios y análisis técnicos del CAEP sobre el impacto de la pandemia de COVID-19 en las emisiones de CO₂ promedio para 2019/2020 (la así llamada “base de referencia del CORSIA”) y el impacto conexo en los requisitos de compensación del CORSIA.

3.2 En junio de 2020, el Consejo decidió, a la luz del párrafo 16 de la resolución A40-19 y a fin de evitar una carga financiera desproporcionada que recaería sobre los explotadores de aviones, que durante la fase piloto del CORSIA de 2021 a 2023 se utilicen las emisiones de 2019 para las emisiones de 2020 respecto a tres características de diseño del CORSIA (la base de referencia del CORSIA; el año de referencia para calcular los requisitos de compensación; y el umbral de los nuevos explotadores).

3.3 El Consejo también inició el proceso para establecer el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, conforme a lo dispuesto en el párrafo 17 de la Resolución A40-19, que abarca un programa de trabajo que incorpora las contribuciones técnicas y analíticas del CAEP al examen. La Asamblea tendría que considerar más detenidamente la base de referencia del CORSIA después de la fase piloto, luego de su consideración por el Consejo (véase el párrafo 4 más abajo), teniendo en cuenta la urgente necesidad de actuar ante el cambio climático.

3.4 Asimismo, como parte de su trabajo subsiguiente sobre el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, el Consejo pidió a la Secretaría, en marzo de 2022, que propusiera modalidades de salvaguardas que se aplicarían en caso de que la aviación internacional deba soportar una carga financiera desproporcionada, como se expresa en el párrafo 16 de la Resolución A40-19.

3.5 A este respecto, cabe destacar que en el párrafo 16 de la resolución A40-19 se pide al Consejo que defina los “fundamentos y criterios” de activación de esas medidas (salvaguardas) y defina de qué formas se puede atender estas cuestiones. Con base en el trabajo analítico anterior de la Organización en lo que respecta al CORSIA, los “fundamentos y criterios” posibles que permitan definir “una carga financiera desproporcionada” para la aviación internacional podrían referirse a los niveles de emisiones anuales de CO₂ procedentes de la aviación internacional y sus cambios (es decir, los niveles de

⁷ Página web relativa al impacto de la COVID-19 en la implantación del CORSIA y al examen del CORSIA correspondiente a 2022: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>.

aumento/reducción de las emisiones anuales de CO₂) o a los niveles relativos a la cantidad de requisitos de compensación del CO₂ total y los niveles conexos del costo que representa para la aviación comercial cumplir los requisitos. Se necesitaría un trabajo analítico adicional sobre posibles modalidades de salvaguardas a fin de estudiar tales fundamentos y criterios, así como los medios para activar las medidas de salvaguarda.

4. EXAMEN PERIÓDICO DEL CORSIA CORRESPONDIENTE A 2022⁸

4.1 En marzo de 2021, el Consejo consideró una actualización del análisis realizado por el CAEP del impacto de la pandemia de COVID-19 en el CORSIA (véase el párrafo 3 anterior), y acordó el proceso y las atribuciones para llevar a cabo el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, así como una serie de solicitudes formuladas al CAEP para que proporcionara sugerencias y análisis adicionales para apoyar el trabajo subsiguiente del Consejo sobre este tema.

4.2 De conformidad con el proceso acordado para realizar el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, también se realizó una consulta mediante una comunicación enviada a los Estados (ENV 6/6 –21/33, de fecha 7 de mayo de 2021) para recabar comentarios sobre sus experiencias respecto a la implementación del CORSIA. En el marco de dicho proceso, en noviembre de 2021, el Consejo consideró los resultados de los comentarios de los Estados.

4.3 En marzo de 2022, el Consejo consideró las aportaciones actualizadas del CAEP en relación con el examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, las cuales abarcaban lo siguiente: una evaluación adicional de los impactos de la pandemia de COVID-19 en el CORSIA y su base de referencia; una evaluación adicional de los costos que la implementación del CORSIA genera a los Estados y los explotadores de aviones; y el análisis de una posible distorsión del mercado en el contexto de los elementos de diseño del CORSIA. Estos análisis del CAEP y mensajes clave conexos están disponibles en el sitio web dedicado al examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022.

4.4 Tras el examen más detenido en junio de 2022 de la base de referencia del CORSIA después de la fase piloto como parte del examen periódico del CORSIA correspondiente a 2022, el Consejo pidió al CAEP que actualizara los análisis para estimar los requisitos de compensación del CORSIA tomando el promedio de las emisiones de 2019 y 2020 como la base de referencia acordada en la resolución A40-19 de la Asamblea y analizando además las siguientes hipótesis de base de referencia del CORSIA para después de la fase piloto (2024 a 2035):

- a) tomar las emisiones de 2019 únicamente;
- b) tomar un porcentaje de las emisiones de 2019 que refleje un nivel equivalente al promedio de las emisiones de 2019 y 2020 (que corresponde al 70 % de las emisiones de 2019); y
- c) tomar el punto medio entre las hipótesis de base de referencia precedentes (que corresponde al 85 % de las emisiones de 2019).

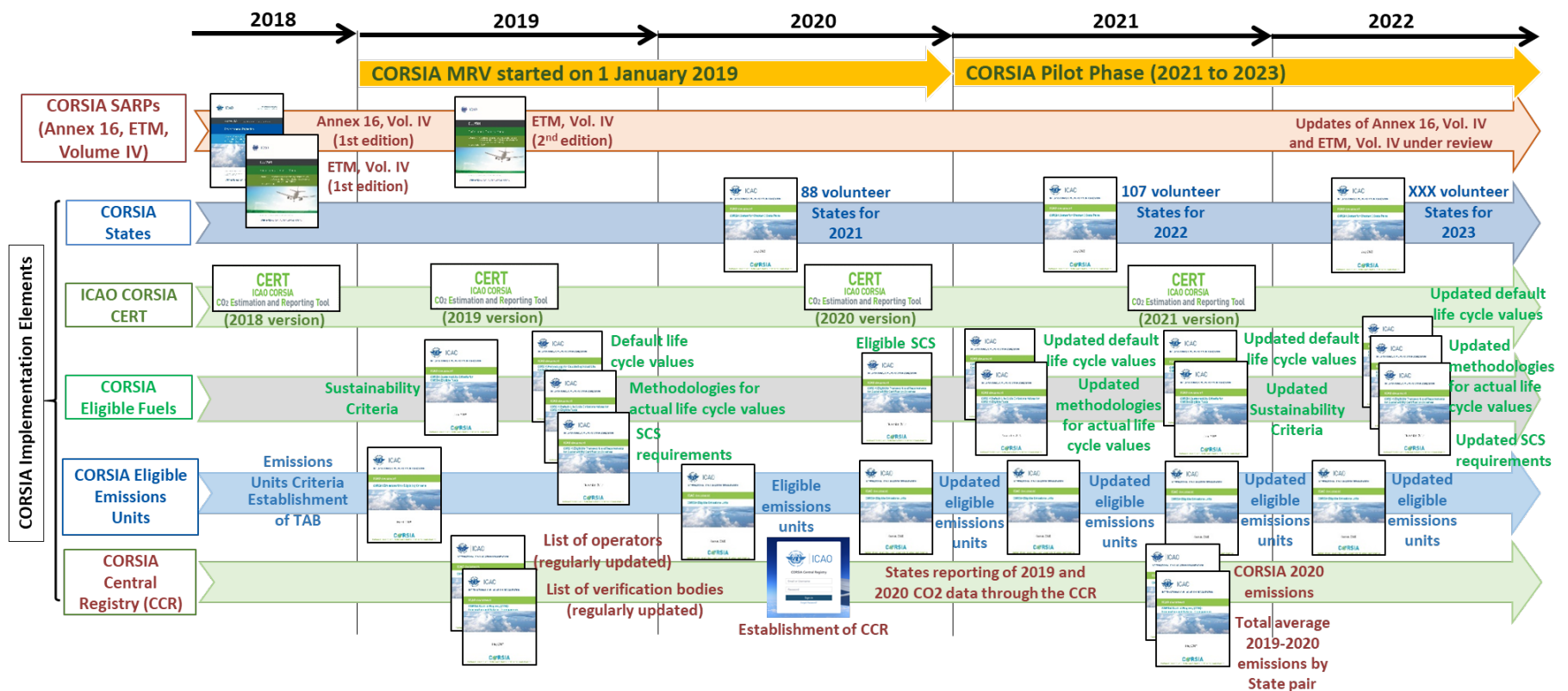
4.5 En agosto de 2022, el Consejo consideró los análisis actualizados del CAEP indicados arriba y observó que el comportamiento de la aviación durante 2020 constituye una anomalía por haberse visto profundamente afectado por la pandemia, y por lo tanto dispuso no utilizar los datos de 2020 para definir la base de referencia del CORSIA, tomando en su lugar los datos de 2019.

⁸ La página web relativa al impacto de la COVID-19 en la implantación del CORSIA y al examen del CORSIA correspondiente a 2022 contiene más detalles: <https://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-and-Covid-19.aspx>.

4.6 Como resultado de la consideración de los análisis actualizados del CAEP y de los demás elementos de diseño del CORSIA, el Consejo acordó sus propuestas para la consideración de la Asamblea, incluido el uso de las emisiones de 2019 como base de referencia del CORSIA en la fase piloto y del 85 % de las emisiones de 2019 como base de referencia del CORSIA después de la fase piloto, así como los cambios en el uso porcentual de los factores de crecimiento sectorial e individual de cada explotador, que pasan a ser del 100 % y 0 %, respectivamente (para el período 2030 – 2032) y del 85 % y 15 %, respectivamente (para el período 2033 – 2035) para el cálculo de los requisitos de compensación del CORSIA [véase la nota de estudio A41-WP/371, *Declaración consolidada de las políticas y prácticas permanentes de la OACI relativas a la protección del medioambiente – Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)*]

APPENDIX A
 DEVELOPMENT OF CORSIA IMPLEMENTATION PACKAGE (2018 – 2022)

ICAO completes all essential components for CORSIA implementation package



APPENDIX B

CORSIA BUDDY PARTNERSHIPS (AS OF AUGUST 2022)

  Phase III Assistance, Capacity-building and Training on CORSIA	
AUSTRALIA 1. BRUNEI DARUSSALAM 2. INDONESIA 3. NAURU 4. PAPUA NEW GUINEA 5. SRI LANKA 6. THAILAND	KENYA / UNITED KINGDOM 1. ETHIOPIA 2. RWANDA 3. SEYCHELLES 4. SOUTH SUDAN 5. UGANDA 6. UNITED REPUBLIC OF TANZANIA
BRAZIL 1. ANGOLA 2. CABO VERDE 3. MOZAMBIQUE 4. SAO TOME AND PRINCIPE	NEW ZEALAND 1. FIJI 2. SAMOA 3. SOLOMON ISLANDS 4. VANUATU
CANADA (Facilitated by CASSOS) 1. ANTIGUA AND BARBUDA 2. BARBADOS 3. GUYANA 4. HAITI 5. JAMAICA 6. SURINAME 7. TRINIDAD AND TOBAGO	NIGERIA 1. GAMBIA 2. GHANA 3. LIBERIA 4. SIERRA LEONE 5. SUDAN
CANADA / FRANCE 1. BENIN 2. BURKINA FASO 3. BURUNDI 4. CAMEROON 5. CENTRAL AFRICAN REPUBLIC 6. CHAD 7. COMOROS 8. CONGO 9. CÔTE D'IVOIRE 10. DJIBOUTI 11. D. R. OF CONGO 12. GABON 13. GUINEA 14. MADAGASCAR 15. MALI 16. MAURITANIA 17. MAURITIUS 18. NIGER 19. SENEGAL 20. TOGO	REPUBLIC OF KOREA 1. LAO PEOPLE'S D. R. 2. MONGOLIA 3. PAKISTAN 4. PHILIPPINES 5. VIETNAM
FRANCE (Facilitated by ACAO) 1. ALGERIA 2. MOROCCO 3. TUNISIA	QATAR 1. SAUDI ARABIA 2. IRAQ 3. JORDAN 4. KUWAIT 5. LIBYA 6. OMAN
GERMANY 1. ALBANIA 2. ARMENIA 3. AZERBAIJAN 4. BELARUS 5. GEORGIA 6. KAZAKHSTAN 7. NORTH MACEDONIA 8. REPUBLIC OF MOLDOVA 9. SAUDI ARABIA 10. SERBIA 11. TAJIKISTAN 12. TURKMENISTAN	SINGAPORE 1. COOK ISLANDS 2. KIRIBATI 3. MARSHALL ISLANDS 4. PALAU 5. TONGA 6. TUVALU
ITALY / UNITED KINGDOM 1. BAHAMAS 2. ERITREA 3. SOMALIA	SOUTH AFRICA 1. BOTSWANA 2. ESWATINI 3. LESOTHO 4. MALAWI 5. NAMIBIA 6. ZAMBIA 7. ZIMBABWE
JAPAN 1. AFGHANISTAN 2. BANGLADESH 3. BHUTAN 4. CAMBODIA 5. MALAYSIA 6. MYANMAR	SPAIN (* Facilitated by COCESNA) 1. BELIZE * 2. BOLIVIA 3. COLOMBIA 4. COSTA RICA * 5. CUBA 6. EL SALVADOR * 7. EQUATORIAL GUINEA 8. GUATEMALA * 9. HONDURAS * 10. MEXICO 11. NICARAGUA * 12. PARAGUAY 13. PERU 14. URUGUAY
USA 1. ARGENTINA 2. DOMINICAN REPUBLIC 3. ECUADOR 4. PANAMA	
 <div style="float: right; border: 1px solid black; padding: 5px;"> 17 SUPPORTING STATES 119 REQUESTING STATES </div>	