OPPORTUNITY GREEN

Un intento de debilitar el Marco Net-Zero de la OMI

La propuesta de Japón para eliminar el Fondo Net-Zero y otorgar a las empresas de transporte el control del financiamiento del sector marítimo





La propuesta presentada por Japón ante el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 85/7/1) de la Organización Marítima Internacional (OMI) plantea la posibilidad de hacer modificaciones legales al Anexo VI del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL) que alterarían considerablemente la estructura ya aprobada del Marco Net-Zero (NZF) de la OMI. Esta propuesta supone una evolución respecto de la presentada por el país en abril (MEPC 84/7/49). – ((Para obtener más información, consulte el informe de Opportunity Green[1]).

En particular, la propuesta de Japón eliminaría el Fondo Net-Zero y convertiría la compra de unidades excedentarias (SU) en el mecanismo principal para compensar los déficits de cumplimiento y, al mismo tiempo, permitiría a las empresas de transporte realizar contribuciones directas a proyectos aprobados por la OMI cuando no hubiera suficientes SU disponibles.

Este enfoque plantea cuatro inquietudes interrelacionadas. En primer lugar, al eliminar el Fondo Net-Zero y otorgar a los actores privados un mayor control sobre el destino de los ingresos, esta propuesta no ofrece ninguna garantía creíble de que dichos recursos se distribuyan de manera igualitaria para lograr una transición justa y equitativa (JET), especialmente en los países en desarrollo más vulnerables al cambio climático. En segundo lugar, permitir al sector privado hacer contribuciones directas podría dar lugar a que los grandes propietarios de flotas asignen estos ingresos a sus propias cadenas de suministro. En tercer lugar, al debilitar la relación entre un cumplimiento por encima de los requisitos mínimos, la demanda de SU y el valor de las reducciones de emisiones adicionales, la propuesta corre el riesgo de crear un mecanismo que permita pagar para seguir contaminando, lo que socavaría los objetivos fundamentales del NZF en materia de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Por último, la eliminación del Fondo y de los incentivos asociados al uso de combustibles y tecnologías con emisiones nulas o casi nulas (ZNZ) constituiría también la eliminación de una fuente potencialmente importante de financiación previsible para el impulso de la inversión y la implementación tempranas de estas soluciones de emisiones ZNZ.

En conjunto, estos cambios ponen en riesgo la capacidad del NZF para lograr tanto la reducción de emisiones como una transición justa y equitativa. También generan inquietudes más amplias sobre la posibilidad de cumplir el compromiso asumido por la propia OMI en su Estrategia de 2023 sobre los GEI de no dejar a nadie atrás, así como las obligaciones jurídicas internacionales de los Estados de prevenir daños significativos al sistema climático y al ambiente, mediante la regularización de las actividades públicas

[1] Opportunity Green, 2026, *Japan's MEPC 84 submission: risks to IMO's Net-Zero Framework* (Propuesta de Japón para el MEPC 84: riesgos para el Marco Net-Zero de la OMI), disponible en: https://opportunitygreen.org/shipping/briefings/japan-submission-mepc84-risks-imo-net-zero-framework/

y privadas que se desarrollan en su jurisdicción, con el fin de evitar daños climáticos transfronterizos[2].

Asimismo, los avances en distintas jurisdicciones imponen cada vez más obligaciones en materia de derechos humanos y protección ambiental sobre las propias empresas, además de las que ya corresponden a los Estados [3]. En virtud del principio consuetudinario de cooperación internacional, que también está sujeto a un estricto estándar de debida diligencia, los Estados deben proporcionar asistencia financiera y apoyo tecnológico para contribuir al cumplimiento del objetivo de temperatura, de conformidad con los mejores conocimientos científicos disponibles[4].

En este contexto, eliminar el Fondo Net-Zero y sustituir un sistema de financiación previsible y gestionado de manera colectiva por contribuciones dirigidas por el sector privado podría debilitar la capacidad del NZF para reducir con mayor rapidez las emisiones, incentivar la inversión en combustibles sostenibles y garantizar que los países en desarrollo puedan participar plenamente en la transición del sector marítimo a nivel mundial.

1. El Marco Net-Zero de la OMI, como lo aprobaron los Estados miembros en abril de 2025

De acuerdo con el NZF vigente, aprobado por la mayoría de los Estados miembros durante el MEPC 83, los buques que no cumplan con los requisitos de intensidad de gases de efecto invernadero para combustibles (GFI) deberán compensar sus déficits de cumplimiento tomando alguna de las siguientes medidas:

A. Comprar unidades de remediación (RU) a un precio de USD 100 por tonelada de CO_2 equivalente, cuando la GFI alcanzada sea inferior al objetivo base, pero superior al objetivo de cumplimiento directo;

   O BIEN, en caso de superar ambos objetivos,

B. Comprar RU a un precio más elevado (USD 380 por tonelada de CO_2 equivalente), adquirir SU de buques que cumplan con los requisitos de GFI, o utilizar SU obtenidas en años anteriores.

Los ingresos recaudados mediante la fijación de precios a las emisiones se enviarán a un Fondo Net-Zero específico de la OMI y se redistribuirán para otorgar incentivos al uso de combustibles y tecnologías con emisiones ZNZ y para apoyar una transición justa y equitativa. El Fondo es un componente fundamental del Marco vigente, diseñado para

---

[2] *Obligations of States in Respect of Climate Change (Advisory Opinion)* (Obligaciones de los Estados en relación con el cambio climático [Opinión consultiva]) (2025), Corte Internacional de Justicia, párrafo 282.

[3] Consultar, por ejemplo: Milieudefensie vs. Royal Dutch Shell; Milieudefensie vs. ING Group.

[4] *Ibíd.* párrafo 265

garantizar que ningún país en desarrollo se quede atrás, ya que constituye una fuente de financiación previsible para la inversión en soluciones de emisiones ZNZ, como así también para la infraestructura necesaria, el fortalecimiento de las capacidades, la transferencia de tecnologías y el desarrollo de la resiliencia.

2. La propuesta de Japón ante el MEPC 85: un mercado mundial de carbono

La propuesta de Japón busca modificar considerablemente la estructura aprobada mediante la eliminación total del Fondo, lo que convertiría la compra de SU en el mecanismo principal para compensar los déficits de cumplimiento de GFI. Sin embargo, dado que Japón reconoce que la disponibilidad de SU podría ser insuficiente para compensar los déficits de cumplimiento, los buques podrían, a su discreción, realizar contribuciones directas a proyectos aprobados por la OMI. Además, Japón sugiere que podrían evitarse aumentos imprevisibles de los costos de cumplimiento derivados de la escasez de SU si se estableciera de antemano un precio unitario para las contribuciones directas, y considera viable aplicar el precio de las RU estipulado en el NZF vigente[5].

2.1. Transferencia del poder de decisión de los Estados miembros al sector privado

El principal problema de la propuesta de Japón es que privaría a los Estados miembros de la facultad de decidir a dónde se distribuyen los ingresos, ya que transferiría esta autoridad al sector de transporte.

Para los países en desarrollo vulnerables al cambio climático, y en especial para los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, esto plantea serias inquietudes sobre si dispondrían de financiación suficiente, en caso de tenerla, para afrontar la transición del sector marítimo, ya que la evidencia demuestra que las inversiones climáticas del sector privado a nivel mundial tienden a concentrarse en los países desarrollados[6], mientras que los países en desarrollo deben competir por recursos públicos ya de por sí escasos para financiar la acción climática. En 2021, por ejemplo, tres cuartas partes de las inversiones climáticas mundiales se concentraron en Asia oriental y el Pacífico (el 81 % de ellas en China), Europa occidental y América del Norte, mientras que las demás regiones recibieron menos de una cuarta parte del total[7]. Esto dejó sin una financiación adecuada a algunas de las regiones más vulnerables al cambio climático, como África, América Latina y gran parte del Pacífico. La falta de

[5] Japón, 2026, propuesta MEPC 85/7/3, presentada en el 85.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino, disponible en IMODocs.

[6] Climate Policy Initiative, 2021, *Global Landscape of Climate Finance* (Panorama mundial de la financiación climática 2021), disponible en: https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/10/Full-report-Global-Landscape-of-Climate-Finance-2021.pdf

[7] Climate Policy Initiative, 2021, *Global Landscape of Climate Finance* (Panorama mundial de la financiación climática 2021), disponible en: https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2021/10/Full-report-Global-Landscape-of-Climate-Finance-2021.pdf

financiación del sector privado para las medidas de adaptación es una preocupación aún mayor para los pequeños Estados insulares en desarrollo y los países menos adelantados, que ya sufren los efectos cada vez más acelerados del cambio climático a pesar de ser los menos responsables de esta crisis. En 2022, el sector privado aportó apenas el 8 % de la financiación destinada a la adaptación a nivel mundial[8]. Los bajos niveles de inversión en los países en desarrollo suelen deberse a la idea de que no generarían beneficios rápidos y rentables debido a una mayor incertidumbre sobre las condiciones regulatorias, la estabilidad de los ingresos a largo plazo, la existencia de proyectos de menor escala con costos iniciales más elevados y la falta de infraestructura adecuada. A esto se suman los mercados de capitales nacionales con altas tasas de interés, la presencia de instituciones financieras poco desarrolladas y la exposición a riesgos cambiarios y de gobernanza[9].

Por lo tanto, las empresas de transporte no tienen incentivos para elegir, a través de la OMI, proyectos climáticos alineados con el objetivo de una transición justa y equitativa (JET), lo que permitiría a los Estados planificar a largo plazo e invertir en soluciones sostenibles para el sector marítimo. Por el contrario, esta situación podría dar lugar a prácticas coercitivas por parte de los responsables de los proyectos, que buscarían atraer mayores inversiones hacia sus propias iniciativas. Además, es probable que los actores privados, especialmente los propietarios de grandes flotas, favorezcan proyectos aprobados por la OMI que permitan redirigir los fondos hacia el propio sector de transporte y hacia sus propias cadenas de suministro, por ejemplo, para modernizar sus propias terminales portuarias. Esto plantea el riesgo de crear un sistema circular en el que las empresas de transporte terminarían financiando proyectos que beneficiarían a su propio sector, en lugar de generar recursos financieros adicionales y previsibles para impulsar una transición justa y equitativa.

Este enfoque también supondría una carga adicional para estas empresas, ya que tendrían que evaluar y seleccionar proyectos de la lista aprobada por la OMI para determinar a cuáles destinar sus pagos por cumplimiento, sin garantizar que cuenten con la capacidad necesaria para hacerlo.

Por lo tanto, la propuesta de Japón corre el riesgo de dejar a los países en desarrollo desamparados frente a la crisis climática, lo que, a su vez, pondría en un peligro aún mayor a toda la comunidad internacional, dado que las emisiones acumuladas de gases de efecto invernadero seguirían aumentando.

---

[8] Climate Policy Initiative, 2024, *Global Landscape of Climate Finance 2024: Insights for COP29* (Panorama mundial de la financiación climática 2024: perspectivas para la COP29), disponible en: https://www.climatepolicyinitiative.org/wp-content/uploads/2024/10/Global-Landscape-of-Climate-Finance-2024.pdf

[9] Foro Marítimo Mundial, 2026, *Delivering a just and equitable transition: alternatives for effective and credible management of shipping's climate funds* (Lograr una transición justa y equitativa: alternativas para una gestión eficaz y creíble de los fondos climáticos del sector marítimo), disponible en: https://globalmaritimeforum.org/insight/delivering-a-just-and-equitable-transition/

En cambio, el NZF vigente establece un mecanismo que permite que una parte de los ingresos recaudados se destine a los países que sufren los efectos del cambio climático de manera desproporcionada y cuentan con una capacidad limitada para financiar la transición por sí mismos. Esto está estrechamente alineado con el Acuerdo de París, que exige que los esfuerzos de mitigación en los países en desarrollo que son Partes del Acuerdo reciban apoyo financiero, tecnológico y de fortalecimiento de capacidades[10], además de asistencia con las obligaciones jurídicas de los Estados en materia de acción climática.

2.2. Debilitamiento del mercado de SU y de la reducción de emisiones absolutas

Los Estados miembros deberían también considerar las consecuencias que tendría la eliminación del Fondo y de la estructura actual de precios de las RU sobre el funcionamiento del mercado de SU y los incentivos del NZF para la reducción de emisiones.

En el contexto del NZF aprobado, las SU constituyen uno de los mecanismos mediante los cuales los buques que superan el objetivo de cumplimiento directo pueden transferir el valor de este excedente a otros buques que presenten un déficit. Esto genera un incentivo económico para que los buques superen los requisitos de GFI y reduzcan la intensidad de sus emisiones, mientras que el mecanismo de RU ofrece una alternativa previsible para cumplir con las obligaciones regulatorias.

El precio de las RU también desempeña un papel importante en la reducción de la incertidumbre en el mercado de SU, ya que limita la volatilidad de los costos. La eliminación del precio de las RU dejaría los precios de las SU sin un límite máximo, lo que podría generar una mayor incertidumbre y exponer a las empresas de transporte a sanciones económicas por contaminación más elevadas, lo que aumentaría, en última instancia, los costos del transporte[11]. Asimismo, la eliminación del precio de las RU podría suprimir importantes mecanismos de incentivo y poner en riesgo el inicio de la transición.

Si bien la propuesta de Japón convertiría la compra de SU en el mecanismo principal para compensar los déficits de cumplimiento, también introduciría la posibilidad de realizar contribuciones directas a proyectos aprobados por la OMI cuando no hubiera suficientes SU disponibles. Esto podría debilitar la relación entre un cumplimiento por encima de los requisitos mínimos y el valor de las SU. Si los buques pudieran cumplir

---

[10] Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, 2025, *Off target, continued collective inaction puts global temperature goal at risk* (Fuera de la trayectoria prevista: la persistente inacción colectiva pone en riesgo el objetivo de temperatura global), disponible en: https://wedocs.unep.org/rest/api/core/bitstreams/4830e1a8-14c0-44a5-a066-cdd2ba5b3e10/content

[11] Tristan Smith en el *MEPC 84: Japan calls for removal of payments to the IMO's Net-Zero Fund'* (MEPC 84: Japón solicita la eliminación de los pagos al Fondo Net-Zero de la OMI), (2026), *Engine,* disponible en: https://www.engine.online/news/mepc-84-japan-calls-for-removal-of-payments-to-the-imos-net-zero-fund-791a

sus obligaciones normativas mediante contribuciones predeterminadas a proyectos, la demanda de SU podría disminuir, lo que reduciría los incentivos para que los buques generen y conserven unidades excedentarias. Con el tiempo, esto podría perjudicar tanto el funcionamiento del mercado de SU como los incentivos para reducir las emisiones contemplados en el NZF.

Por lo tanto, cualquier mecanismo alternativo de cumplimiento debería evaluarse no solo en función de su capacidad para controlar los costos asociados al cumplimiento de la normativa, sino también de sus efectos sobre la demanda de SU, el valor de superar los requisitos mínimos de cumplimiento y los incentivos generales para reducir las emisiones de GEI más allá de los mínimos exigidos por la normativa.

3. Recomendaciones para impulsar una acción climática ambiciosa y lograr una transición justa y equitativa mediante el Marco Net-Zero aprobado

Para garantizar que los países en desarrollo vulnerables al cambio climático no se queden atrás en la transición hacia el abandono de los combustibles fósiles, es necesario establecer un mecanismo de financiación colectiva en el sector de transporte que permita financiar bienes públicos y distribuir los recursos de manera equitativa y en función de las necesidades. Si bien las contribuciones voluntarias del sector privado son bien recibidas y sumamente necesarias para la financiación climática internacional, no pueden sustituir adecuadamente los pagos obligatorios y previsibles destinados al Fondo Net-Zero de la IMO, debido a que se trata de inversiones orientadas a la obtención de beneficios económicos.

Por lo tanto, durante el período entre sesiones y en el MEPC 85, que se celebrará en diciembre de 2026, los Estados miembros deberían procurar lograr los siguientes objetivos:

- Mantener el componente económico obligatorio como parte integral del NZF.
- Reservar la facultad de decidir sobre la distribución equitativa de los ingresos recaudados exclusivamente para los Estados miembros.
- Proteger la integridad del mercado de SU.
- Preservar la estructura colectiva del NZF aprobado.