

“MEPC 84 (abril 2026): la agenda climática entra en un momento decisivo y el Net Zero Framework avanza, con el debate aún abierto”

Eva Pérez García

Transición energética

Coyuntura marítima, estrategia portuaria, descarbonización

La 84ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC84) de la Organización Marítima Internacional (OMI) confirmó el amplio respaldo al objetivo de emisiones netas cero alrededor de 2050, pero también dejó claro que el camino regulatorio aún no está cerrado. El foco volvió al Net Zero Framework: habrá negociación intersesional intensiva hasta el MEPC 85 para intentar converger en un paquete global y evitar un mosaico de medidas regionales. La sesión también consolidó avances técnicos en eficiencia energética, agua de lastre, control de emisiones atmosféricas, prevención de contaminación por hidrocarburos y protección de áreas sensibles, confirmando el alto ritmo de acuerdos de MEPC 84 más allá del debate climático central.

El **Comité de Protección del Medio Marino** (MEPC, por sus siglas en inglés) es el principal órgano técnico de la **Organización Marítima Internacional (OMI)** para coordinar la acción internacional frente a la contaminación causada por los buques. Se estableció con carácter permanente en 1973, en paralelo a la adopción del **Convenio MARPOL**, y su actividad se consolidó en la década de 1980 al integrarse en la estructura orgánica formal de la OMI.

Su mandato abarca la **prevención** y el **control de la contaminación marina** procedente de los buques, hidrocarburos, sustancias nocivas, aguas sucias y basuras, y de forma creciente, las emisiones atmosféricas y de gases de efecto invernadero (GEI). Es, además, el órgano responsable de desarrollar y actualizar los instrumentos técnicos y jurídicos derivados de MARPOL y de otros convenios relacionados.

En su dinámica de trabajo, el **MEPC** celebra habitualmente dos sesiones plenarias al año en la sede de la OMI en Londres, apoyadas por grupos de trabajo intersesiones especializados que preparan los textos técnicos y regulatorios que el Comité debe debatir, aprobar o adoptar. Las decisiones se toman, en principio, por consenso entre los Estados miembros; de forma excepcional, cuando no es posible alcanzarlo, se recurre a la votación formal. La adopción de enmiendas a los convenios sigue normalmente el **procedimiento de aceptación tácita**, que permite la entrada en vigor de las normas salvo objeción expresa dentro de un plazo determinado.

La **84.ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 84)**, celebrada en Londres del 27 de abril al 1 de mayo de 2026, se desarrolló bajo la sombra de una reunión anterior en la que quedó patente la falta de consenso. En octubre de 2025, la 2.ª sesión extraordinaria del **MEPC** concluyó sin acuerdo sobre el **Net Zero Framework** (Marco Net Zero, NZF por sus siglas en inglés), tras unas negociaciones marcadas por presiones políticas de una intensidad inusual en un organismo tradicionalmente orientado al consenso. El último día de aquella reunión, 57 Estados miembros votaron a favor del aplazamiento y 49 en contra, dejando sin adoptar las enmiendas al Anexo VI de MARPOL y posponiendo la decisión hasta 2026.

La presión decisiva llegó de Estados Unidos, cuyos secretarios de Estado, Energía y Transporte rechazaron públicamente el **NZF** días antes de la sesión extraordinaria, mientras Arabia Saudí lideraba la petición de aplazamiento que finalmente prosperó. En este contexto, el **MEPC 84** fue la primera oportunidad para retomar las discusiones sobre las medidas de reducción de GEI a medio plazo, si bien siguieron siendo evidentes las diferencias entre quienes defienden adoptar el NZF con cambios mínimos y quienes abogan por ajustes significativos.

Aun así, la reunión concluyó con una reafirmación del compromiso de las delegaciones de reconstruir el consenso, y el **Net Zero Framework** logró mantenerse vivo en la negociación.

Este artículo analiza los principales resultados del **MEPC 84** y el estado actual de un proceso regulatorio que, seis meses después del revés de octubre, sigue siendo el eje de la descarbonización del transporte marítimo global.

La **84.ª sesión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 84)** confirmó el amplio respaldo de los 176 Estados miembros al **objetivo de emisiones netas cero** en torno a 2050, pero también evidenció que el itinerario regulatorio sigue abierto. Entre debates técnicos —como la licitación del 5.º Estudio de GEI— y tensiones geopolíticas, el foco volvió al **Net Zero Framework**: habrá negociación intersesional intensiva hasta el MEPC 85 para intentar converger en un paquete global y evitar un mosaico de medidas regionales.

Un 5º Estudio de GEI bajo lupa: alcance, gobernanza y conflicto de interés

Los dos primeros días estuvieron dominados por una discusión intensa sobre los **Términos de Referencia del 5º Estudio de Gases de Efecto Invernadero (GEI)** de la OMI, una pieza clave para actualizar la base de evidencia que sustenta las políticas climáticas marítimas. Varias delegaciones advirtieron sobre el riesgo de sesgos en la selección de expertos y reclamaron garantías adicionales. Otras defendieron la solidez del sistema de revisión y la necesidad de avanzar sin dilaciones.

En el plano metodológico, se consolidó el apoyo a centrar el análisis en **emisiones tank to wake**, dejando el componente **well to tank** principalmente para los esquemas de certificación de combustibles. Aun así, el debate sobre cómo reflejar metano, hidrógeno y amoníaco evidenció las limitaciones actuales de la medición en condiciones reales y la necesidad de supuestos transparentes.

También hubo discusión sobre quién debe ejecutar el estudio. Varios países plantearon excluir consultoras, mientras que la posición final aceptó su participación con salvaguardas reforzadas de conflicto de interés. El acuerdo incluyó, además, la creación de un steering committee y actualizaciones periódicas. Sobre esa base, la OMI prevé lanzar en breve la licitación de este estudio, una referencia clave para el sector, que previsiblemente se publicará en primavera 2028 durante el MEPC87.

Puertos y ciudades avanzan en descarbonización: corredores verdes, OPS y compras públicas

En las presentaciones de actores externos, **IAPH** y **C40** reforzaron el mensaje de que la descarbonización avanza más rápido cuando puerto, ciudad y hinterland se coordinan. Se citó el **corredor verde Rotterdam–Oslo** como ejemplo de integración operativa y logística, y se subrayó el papel de las estrategias portuarias de descarbonización. Oslo, por ejemplo, ha impulsado **ferris 100% eléctricos** a través de compras públicas y medidas de gestión local: su huella de emisiones marítimas urbanas habría pasado de 37% (2017) a 3%, combinando penalizaciones por no usar OPS con incentivos a camiones de cero emisiones. También se expusieron las estrategias de descarbonización de Los Ángeles, y la de Londres, que se ha fijado un objetivo net zero 2040 y cuenta con un Net Zero River Plan de 2024 que establece la hoja de ruta.

Net Zero Framework: mayoría a favor, minoría con capacidad de bloqueo y debate sobre costes

La jornada de miércoles se centró en el **Net Zero Framework (NZF)**, con 12 documentos presentados por Estados Miembros y organizaciones internacionales y un intercambio estructurado en torno a dos cuestiones: cómo abordar las preocupaciones pendientes del paquete y cómo avanzar tras el aplazamiento de octubre de 2025. El tono general combinó urgencia, por la necesidad de certidumbre regulatoria internacional para las inversiones que ya se están realizando en flotas y en producción de combustibles bajos en carbono y por las que están pendientes de decisión final, con la constatación de una división política persistente sobre el mecanismo económico del **NZF**.

En términos de alineamientos, se apreció un bloque amplio de apoyo al **NZF**, con o sin ajustes, en el que se situaron la Unión Europea, Japón, México, Brasil, Canadá, Australia, Noruega, Alemania, Francia, Países Bajos, España, Suiza y numerosos Estados Miembros insulares. Sus argumentos convergieron en tres ideas: es el instrumento más coherente con la **Estrategia de GEI 2023** de la OMI; evita un patchwork regional de medidas; y, si se diseña bien, el pilar económico (Net Zero Fund) puede sostener una transición justa, con atención a Estados Miembros insulares y a los países en desarrollo.

En otro bloque, EE. UU., Arabia Saudí, Rusia, Argentina, Panamá, Irán, Venezuela y varios países exportadores de petróleo expresaron críticas al **NZF** en su forma actual. La preocupación más repetida fue el **impacto potencial en costes de transporte** y, por extensión, en **seguridad alimentaria y energía**, junto con dudas sobre la disponibilidad y escalabilidad de combustibles alternativos. Varias delegaciones rechazaron mecanismos percibidos como punitivos o similares a un impuesto al carbono y defendieron la neutralidad tecnológica. EE. UU. mantuvo una oposición frontal al enfoque basado en precios, alegando que más del 50% del tonelaje mundial lo rechaza, aunque aceptó continuar el diálogo interseccional siempre que estén todas las opciones sobre la mesa.

Más allá de las posiciones, hubo coincidencias sobre la necesidad de atender la dimensión distributiva de la transición (capacidad, infraestructuras, acceso a combustibles y financiación) y de mantener el impulso para no frenar pedidos de buques e inversiones. La fotografía final es de diversidad de posturas pero con voluntad mayoritaria de seguir negociando.

Se continuará trabajando en reuniones intersesionesales

En lo procedimental, no se reanuda aún el **MEPC/ES.2**, dado que se ha acordado reforzar el trabajo intersesional y encargar al Secretariado la redacción de unos Términos de Referencia neutrales para el grupo de trabajo. La propuesta del Chair fija dos hitos: **ISWG GHG 22** (1–4 septiembre de 2026) e **ISWG GHG 23** (23–27 noviembre de 2026), además de un taller de expertos sobre cadena de custodia y trazabilidad (chain of custody). El resultado de ese ciclo debería alimentar las conclusiones de MEPC 85 (fechas tentativas: 30 noviembre al 3 diciembre) y, en última instancia, desbloquear el debate sobre el **NZF**.

Cooperación OMI–BBNJ y tensiones geopolíticas: la agenda técnica no es inmune

La sesión también abordó si, y cómo, cooperar con el **Tratado de Alta Mar (BBNJ)**. La UE y Australia defendieron una coordinación que evite lagunas, mientras que Arabia Saudí, Emiratos Árabes Unidos, Rusia y Kuwait pidieron cautela para prevenir solapamientos institucionales. La decisión fue encomendar al Secretariado un análisis de implicaciones y opciones para elevarlas a **MEPC 85**.

En paralelo, emergió una confrontación política vinculada al Estrecho de Ormuz que tensionó el equilibrio entre neutralidad técnica y preocupaciones de seguridad. Pese a las diferencias, el apoyo mayoritario se concentró en la seguridad de la navegación, la protección de los marinos y la libertad de paso, con llamadas reiteradas a no desplazar el foco del MEPC de su mandato ambiental.

Acuerdos técnicos y medidas complementarias: de la eficiencia energética a la protección de áreas

Además de los asuntos ya resumidos, el **MEPC 84** avanzó en varias líneas. En **eficiencia energética**, se actualizaron las directrices de **Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI, Energy Efficiency Design Index)** para incorporar mejor a los buques dual-fuel e híbridos, y se abrió un debate para reforzar el **Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP, Ship Energy Efficiency Management Plan)** como palanca de mejora operativa.

En **agua de lastre**, se acordaron enmiendas al **Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques** (BWM, Ballast Water Management) que exigirán evidencias de funcionamiento y mantenimiento efectivo de los sistemas de gestión del agua de lastre (BWMS, Ballast Water Management Systems) y del cumplimiento del estándar D-2 (norma de desempeño para la descarga de organismos acuáticos), más allá de la primera instalación.

En **contaminación atmosférica**, se adoptó una nueva Área de Control de Emisiones (ECA, Emission Control Area) en el Atlántico Nordeste, con límites para óxidos de nitrógeno (NOx), óxidos de azufre (SOx) y materia particulada (PM). En **prevención de contaminación por hidrocarburos**, se aprobó una nueva regla 12A del Anexo I del Convenio MARPOL (Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques), relativa a sistemas integrados de tratamiento de aguas de sentina, junto con su guía asociada.

Por último, en **protección de áreas** se acordó la Zona Marítima Especialmente Sensible (PSSA, Particularly Sensitive Sea Area) de Nasca Ridge (Perú) con su medida de protección, además de considerar una PSSA del Mar Árabe y una Zona Especial (Special Area) de MARPOL para Nasca Ridge, entre otros.

En conjunto, el volumen de decisiones y acuerdos adoptados confirma la capacidad del MEPC 84 para seguir impulsando avances regulatorios sustantivos, más allá del debate sobre el **NZF**.

Claves y próximos pasos

El **MEPC** de abril de 2026 deja una lectura clara: el **objetivo net zero** ya no está en discusión, pero sí el cómo y el mecanismo económico. El **NZF** se mantiene como eje central, aunque con demandas de ajustes relevantes, y la negociación se traslada ahora a un periodo intersesional que será determinante para la certidumbre regulatoria internacional que reclama la industria.

Referencias bibliográficas

AMERICAN BUREAU OF SHIPPING (ABS). 2026.

Brief: MEPC 84 – Key Outcomes and Regulatory Developments.

Disponible en: <https://ww2.eagle.org/en/rules-and-resources/regulatory-updates/regulatory-news/MEPC84.html>

[Consultado: 08-05-2026].

BUREAU VERITAS. 2026.

Marine Environment Protection Committee 84th Session (MEPC 84) – Summary Report.

Disponible en: <https://marine-offshore.bureauveritas.com/newsroom/marine-environment-protection-committee-84th-session-mepc-84-summary-report>

[Consultado: 08-05-2026].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). 2021. *Fourth IMO GHG Study*

2020. Disponible en: <https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/Fourth-IMO-Greenhouse-Gas-Study-2020.aspx> [Consultado 08-05-2026]

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). 2023.

2023 IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships (Resolution

MEPC.377(80)). Disponible en: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/2023-ghg-strategy.aspx>

[Consultado: 08-05-2026].

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). 2026. *PREVIEW: Marine Environment Protection Committee (MEPC 84), 27 April to 1 May 2026.*

Disponible en: <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/preview-mepc-84.aspx>

[Consultado 08-05-2026]

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO). 2026.

Marine Environment Protection Committee (MEPC 84): Meeting summaries and out-

comes, 27 April – 1 May 2026. Disponible en: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/preview-mepc-84.aspx>

[Consultado: 08-05-2026].

LLOYD'S REGISTER (LR). 2026.

MEPC 84 Summary Report. Disponible en: <https://www.lr.org/en/knowledge/regulatory-updates/imo-meetings-and-future-legislation/mepc-84-summary-report/>

[Consultado: 08-05-2026].

Pharos 39.0

Valenciaport Knowledge Hub

| www.pharos390.com

| info@pharos390.com