

Ship-recycling ad un anno dall'entrata in vigore della Convenzione di Hong Kong del 2009



Rubrica a cura dello Studio Legale Siccardi Bregante & C. - www.siccardibregante.it - studio@siccardibregante.it

Un anno fa, in data 26 giugno 2025, a seguito della ratifica di Bangladesh e Liberia, è entrata in vigore la *Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships* (la “Convenzione”). A distanza di un anno si vuole riflettere sullo stato dell’arte delle demolizioni navali e sulle principali problematiche che attualmente riguardano le attività di *ship-recycling*, rinviando a un precedente articolo [[In Vigore La Convenzione Di Hong Kong Del 2009 Sul Riciclaggio Di Navi | Assagenti](#)] nel caso in cui si volesse rivedere in breve le novità introdotte dalla predetta Convenzione.

Secondo i dati resi pubblici dall’International Maritime Organization (“*Status of IMO Treaties*” - [INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION](#)), il numero di Stati che alla data del 09.06.2026 hanno ratificato la Convenzione ammonta a 32 in totale. Tra questi figurano importanti *Flag States*– quali, per esempio, Liberia, Panama, Marshall Islands, Malta e Giappone – così come i principali *Recycling States*, ossia Bangladesh, India, Pakistan e Turchia. Manca l’Italia, così come altri Paesi dell’Unione Europea, sebbene a livello comunitario sia ormai da anni in vigore il Regolamento Europeo n. 1257/2013 che ha introdotto una normativa simile, per certi aspetti più stringente, a quella prevista sul piano internazionale dalla Convenzione.

Per quanto riguarda, invece, i cantieri ufficialmente autorizzati ad operare ai sensi della Convenzione, nell'elenco preparato dall'IMO sulla base delle informazioni rese dagli Stati contraenti alla data del 21.11.2025, figurano in totale 56 impianti, dei quali 19 in Turchia e 17 in Bangladesh; i restanti 20 sono sparsi tra Giappone, Norvegia, Danimarca, Belgio e Germania. Risulta invece più ristretta la lista dei cantieri autorizzati per la demolizione di navi battenti bandiera europea, atteso che sono in totale 41 gli impianti inclusi nella quindicesima edizione dell'Elenco di cui all'art. 16 del Reg. UE n. 1257/2013; di questi, 10 si trovano in Turchia, 30 in Europa e 1 negli U.S.A.

La mancata inclusione nel cd. "Elenco Europeo" di cantieri situati nell'Asia meridionale viene giustificata dalla Commissione Europea con il mancato soddisfacimento di tutti i requisiti previsti nel Regolamento. Tuttavia, in aggiunta a ciò, si deve considerare anche il difficile coordinamento - sia a livello comunitario che internazionale - tra la normativa dettata nello specifico ambito delle demolizioni navali e quella relativa al traffico transfrontaliero di rifiuti che fa riferimento - sul piano internazionale - alla Convenzione di Basilea del 1989. Si rammenta, con riferimento alla sola normativa internazionale, che nel 2004 le Parti della Convenzione di Basilea hanno riconosciuto che una nave può rientrare nel concetto di "rifiuto" di cui all'art. 2 della Convenzione, con due importanti conseguenze:

- i) la necessità di conformarsi al sistema di "*Prior Informed Consent*" tra Stato Esportatore (del rifiuto), Stato Importatore e qualsivoglia "*Transit State*", come previsto dalla Convenzione di Basilea;
- ii) l'obbligo di attenersi al divieto sancito nel cd. "*Basel Ban Amendment*" - in vigore dal 2019 - di esportazione di rifiuti da paesi facenti parte dell'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) verso nazioni che non fanno parte di tale organizzazione quali, ad esempio, India, Bangladesh e Pakistan.

Nel novembre 2024 l'IMO ha invitato i Paesi contraenti di entrambe le predette convenzioni a valutare la possibilità di scegliere di applicare alle navi destinate al riciclaggio la sola Convenzione di Hong Kong, non anche la Convenzione di Basilea, ai sensi dell'art 11 di quest'ultima, comunicando tale loro decisione. La questione, tuttavia, resta tutt'oggi aperta, atteso che non si è raggiunta un'intesa tra i Paesi contraenti la Convenzione di Basilea e si prevede si debba attendere quantomeno la diciottesima riunione della "*Conference of the Parties to the Basel Convention*" (aprile 2027) prima di raggiungere una soluzione condivisa.

Nel frattempo, alcune NGO ("*Non-Governmental Organization*") hanno affermato che la Convenzione di Hong Kong non garantisce standard di tutela dell'ambiente pari a quelli della Convenzione di Basilea e, quindi, qualora lo Stato optasse per l'applicazione della prima, sarebbe di fatto vanificato il regime della Convenzione di Basilea e violata la disposizione di cui all'art. 11 che permette agli Stati contraenti l'adozione di trattati multilaterali a condizione che venga garantito un livello di tutela ambientale quantomeno pari a quello previsto dalla

Convenzione di Basilea. In senso opposto si sono invece espresse le associazioni armatoriali, quali per esempio la “*European Shipowners Association*”, che hanno invocato il principio di diritto internazionale della “*Lex Specialis*”, sostenendo che tra le due convenzioni dovrebbe prevalere, quindi applicarsi, la Convenzione di Hong Kong in quanto strumento più specifico, mirato a disciplinare proprio le attività di *ship-recycling*. In modo analogo si è espressa anche la BIMCO (“*Baltic and International Maritime Council*”), attraverso la “*Ship Recycling Alliance*” da poco istituita, sottolineando la preoccupazione di una limitata capacità di riciclaggio di navi da parte dei cantieri autorizzati, a fronte di una domanda che nei prossimi dieci anni è prevista raddoppiare rispetto ai numeri del decennio 2015-2025.

Ciò che allo stato emerge senza alcun dubbio è la mancanza di un quadro normativo certo, con le conseguenti difficoltà per gli operatori nell’identificare attentamente tutti i rischi e responsabilità connessi con la gestione di una nave prossima alla demolizione, attraverso l’adozione di tutte le misure necessarie a gestire appropriatamente tali rischi.

Nell’attesa di una soluzione definitiva al problema del coordinamento tra la normativa prevista in materia di *ship-recycling* e quella che disciplina il traffico transfrontaliero di rifiuti, si guarda con attenzione anche all’approccio che le varie autorità nazionali adottano nel garantire l’applicazione delle disposizioni ivi previste, avendo a mente le più recenti decisioni giurisprudenziali di condanna, civile e penale per pratiche di demolizione navale in violazione delle regole inerenti il movimento internazionale di rifiuti.