

In vigore la Convenzione di Hong Kong del 2009 sul riciclaggio di navi



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

Il 26 giugno 2025 - 24 mesi dopo il soddisfacimento dei requisiti previsti dall'art. 17 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, elaborata in seno all'International Maritime Organization (IMO) ed adottata ad Hong Kong nel maggio 2009 (di seguito la "Convenzione"). Ad oggi sono 24 gli Stati contraenti la Convenzione e tra questi figurano i principali Recycling States a livello mondiale - quali Bangladesh, India, Pakistan e Turchia - nonché alcuni primari Flag States quali Giappone, Liberia, Marshall Islands, Malta e Norvegia. L'Italia - a differenza di altri membri dell'Unione Europea quali per esempio Francia, Germania, Spagna e Portogallo - non ha aderito alla Convenzione. Si deve tuttavia considerare che per tutte le navi battenti bandiera di uno Stato Membro dell'Unione Europea è già in vigore il Regolamento UE n. 1257/2013 che ha introdotto a livello comunitario disposizioni analoghe a quelle della Convenzione, ma a tratti più stringenti.

L'entrata in vigore della Convenzione introduce nuovi oneri e obbligazioni in capo ai diversi soggetti a cui la Convenzione si rivolge, ossia armatori, cantieri di costruzione e di demolizione di navi e diverse autorità nazionali quali quelle dei cosiddetti Flag States, Port States e Recycling States.

L'obiettivo primario della Convenzione è quello di garantire, nelle attività di demolizione navale, la tutela della salute dei lavoratori e dell'ambiente attraverso l'adozione di una serie di disposizioni che riguardano l'intero ciclo di "vita" di una nave, ossia da quando viene progettata sino a quando viene smantellata dopo la fine dell'impiego operativo (approccio "*from cradle to grave*").

Tra le principali novità introdotte vi sono limitazioni e divieti di utilizzo a bordo di navi di determinate sostanze pericolose, specifiche prescrizioni per i cantieri che intendono svolgere attività di demolizione navale in termini di procedure e precauzioni da adottare, nonché l'obbligo per gli armatori di dotarsi di un Inventario dei Materiali Pericolosi presenti a bordo, documento essenziale volto a identificare tipologia e quantità dei vari materiali costruttivi e quindi facilitarne l'adeguato trattamento in sede di riciclaggio della nave. Il cantiere presso cui una nave viene demolita deve inoltre redigere, con la collaborazione dell'armatore e a partire proprio dall'Inventario, il "*Piano di riciclaggio della nave*" nel quale vengono descritte le misure che si pongono in atto per tutelare l'ambiente e la salute dei lavoratori.

È proprio attraverso ispezioni periodiche e le certificazioni previste - quali l'Inventario ed il Piano di cui sopra o, ancora a titolo esemplificativo, il cd. "*International Ready for Recycling Certificate*" rilasciato dopo l'esito positivo dell'ispezione finale della nave - che la Convenzione intende assicurare il rispetto delle sue disposizioni, anche tramite l'intervento di diverse autorità nazionali che verifichino la conformità con le prescrizioni applicabili alle navi ed ai cantieri. Si pensi, per esempio, all'autorizzazione di cui devono dotarsi i cantieri facendone richiesta alla competente autorità nazionale, la quale ha facoltà di provvedere a ciò anche attraverso le cd. "*Recognised Organizations*" (es: società di classifica); o ancora alle autorità di Port State Control che verificano la completezza e correttezza dell'Inventario.

Ai sensi dell'art. 3.4, peraltro, il regime applicabile dagli Stati alle navi battenti bandiera di Stati che non hanno ratificato la Convenzione non deve risultare maggiormente favorevole rispetto a quelle sottoposte alla giurisdizione di uno Stato contraente. Pertanto, di fatto, gli Stati contraenti, laddove necessario, devono applicare gli standard della Convenzione anche a tali navi con conseguenze pratiche per le stesse in occasione di ispezioni di Port State Control presso Stati contraenti o qualora riciclate presso uno di questi.

L'entrata in vigore della Convenzione rappresenta un'importante novità per l'industria dello shipping, ma non il punto di arrivo finale in materia di riciclaggio di navi; restano, infatti, alcune questioni aperte, nonché importanti problematiche ancora da risolvere. In primis, il necessario coordinamento tra la Convenzione di Hong Kong e quella di Basilea del 1989 sul traffico transfrontaliero di rifiuti, la cui applicazione alle navi destinate al riciclaggio (quindi rientranti nel concetto di "rifiuto") rappresenta un vero e proprio rompicapo se si considera, tra le altre cose, che il relativo "Basel Ban Amendment" entrato in vigore nel 2019 vieta l'esportazione di rifiuti da paesi facenti parte dell'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico), come l'Italia e molti dei "*paesi sviluppati*", verso nazioni che non fanno parte di tale organizzazione quali India, Bangladesh e Pakistan ossia tre dei quattro paesi dove viene riciclata la stragrande maggioranza di navi demolite ogni anno. Sul punto l'IMO a novembre

2024 ha pubblicato delle linee guida, intitolate *“Provisional guidance on the implementation of the Hong Kong and Basel Conventions with respect to the transboundary movement of ships intended for recycling”*, dalle quali si può comprendere la complessità della questione.

Un'altra problematica evidenziata nella prassi consiste nel diverso regime applicabile alle navi battenti *“bandiera europea”* per effetto dei requisiti previsti dalla normativa europea di riferimento, per certi aspetti diversi e più stringenti rispetto a quelli introdotti dalla Convenzione. Tali unità, infatti, possono essere riciclate ai sensi del Regolamento (UE) n. 1257/2013 solo presso cantieri autorizzati, ossia inclusi nel cosiddetto *“Elenco Europeo”* di cui all'art. 16 del Regolamento dopo la verifica - da parte delle autorità nazionali o da parte della Commissione Europea/società da questa incaricate a seconda della giurisdizione cui appartiene il cantiere di riciclaggio - del rispetto di tutti i requisiti tra cui, per esempio, anche la corretta gestione dei rifiuti raccolti e prodotti durante le operazioni di demolizione.

In conclusione, dal 26 giugno 2025 nuovi obblighi sono imposti ad armatori, cantieri ed autorità nazionali in conseguenza dall'entrata in vigore della Convenzione, la quale va ad aggiungersi alle altre normative, internazionali e comunitarie, applicabili al fine vita delle navi. Il quadro normativo applicabile in materia risulta complesso e in pratica si assisterà, nell'immediato, ad un periodo di transizione prima dell'effettiva implementazione a livello pratico di tutte le disposizioni di cui alla Convenzione.