

Análisis comparativo del Convenio de Hong Kong y el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques

RESUMEN DEL INFORME ELABORADO POR CE DELFT PARA ICS Y ECSA

El reciclaje de buques es una actividad consolidada mediante la cual los buques que alcanzan el final de su vida útil se desmantelan para recuperar y reutilizar su acero y otros metales, maquinaria y equipos. La mayor parte del reciclaje mundial se concentra en Asia meridional (India, Bangladés y Pakistán) y, en menor medida, en Turquía.

La complejidad estructural de los buques y la presencia a bordo de materiales peligrosos hacen que su desmantelamiento pueda entrañar riesgos para el medioambiente y para la salud y seguridad de los trabajadores. Para prevenir y gestionar adecuadamente estos riesgos existen dos marcos normativos principales: el Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques (EU SRR), aplicable desde el 31 de diciembre de 2018, y el Convenio

Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (HKC), adoptado por la OMI en 2009 y en vigor desde el 26 de junio de 2025.

Esta tribuna resume las principales conclusiones de un estudio encargado por la Asociación Europea de Empresas Navieras (ECSA) y la Cámara Naviera Internacional (ICS) a CE Delft, que compara ambos marcos y formula recomendaciones para aproximar sus requisitos. Aunque existen numerosas similitudes entre ambos instrumentos, el estudio concluye que el HKC tiene un ámbito de aplicación global, frente al carácter regional del EU SRR, mientras que este último establece requisitos más detallados, especialmente para las instalaciones de reciclaje.

Introducción al reciclaje de buques

Los buques conservan un valor económico significativo al final de su vida útil. Dependiendo de las condiciones del mercado, su venta en el mercado de reciclaje puede representar el 10% o más de su valor de nueva construcción.

Generalmente, un buque alcanza el final de su vida útil cuando su precio en el mercado de segunda mano cae por debajo de su valor de reciclaje. En los buques de mayor porte, este punto suele alcanzarse en torno a los 25 años, aunque depende de las condiciones del mercado.

La actividad del reciclaje de buques es cíclica y está ligada principalmente a la evolución del mercado de fletes y del precio del acero. En los últimos años ha registrado mínimos históricos, en parte porque los cambios en las rutas marítimas aumentaron las distancias navegadas y la demanda de transporte medida en toneladas-milla, lo que elevó las necesidades de flota y prolongó el empleo de buques de mayor edad. También influyeron los elevados precios de los buques de nueva construcción.

No obstante, se espera que la actividad repunte en los próximos años a

DNV



medida que se moderen las condiciones del mercado y aumente la necesidad de renovar una flota mundial envejecida y de reducir sus emisiones.

El Convenio de Hong Kong y el Reglamento 1257/2013 sobre reciclaje de buques

El Convenio de Hong Kong (*Hong Kong Convention, HKC*) tiene por objetivo garantizar que el reciclaje de los buques no entrañe riesgos innecesarios para la salud y la seguridad de las personas ni para el medioambiente. Por su parte, el Reglamento 1257/2013 (*Ship Recycling Regulation, EU SRR*) se basa en el Convenio y fue adoptado, entre otros motivos, para facilitar su ratificación.

Aunque ambos instrumentos comparten una base común, existe una diferencia importante en la forma en que establecen sus requisitos. El HKC formula algunas obligaciones en términos generales y remite para su desarrollo a directrices de la OMI que no tienen carácter obligatorio, por lo que su aplicación concreta puede diferir entre Estados. El EU SRR incorporó algunos de esos elementos a su articulado y desarrolló requisitos y procedimientos más detallados, especialmente en relación con la autorización y supervisión de las instalaciones de reciclaje situadas en terceros países.

La interacción con la normativa sobre traslados de residuos

El HKC y el EU SRR coexisten con el Convenio de Basilea y su Enmienda de Prohibición, que regulan los movimientos transfronterizos de residuos peligrosos. Un buque destinado al desmantelamiento puede tener simultáneamente la consideración de buque y de residuo.

En el ámbito europeo, el régimen aplicable depende, entre otros factores, del lugar en el que el buque se convierte en residuo. Cuando esto ocurre en la UE, la normativa sobre traslados de residuos prohíbe su exportación a países no pertenecientes a la OCDE. En cambio, los buques de bandera de la UE que se convierten en residuos fuera de su territorio quedan sujetos al EU SRR y pueden reciclarse en una instalación situada fuera de la OCDE, siempre que figure en la Lista Europea.

Ámbito de aplicación: buques e instalaciones de reciclaje

Tanto el HKC como el SRR establecen una definición amplia de buque, que incluye también determinadas plataformas y unidades flotantes. No se aplican a los buques de menos de 500 GT, a los buques de guerra y otros buques estatales utilizados exclusivamente para servicios no comerciales, ni a los que operen durante toda su vida únicamente en aguas sujetas a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón enarbolan.

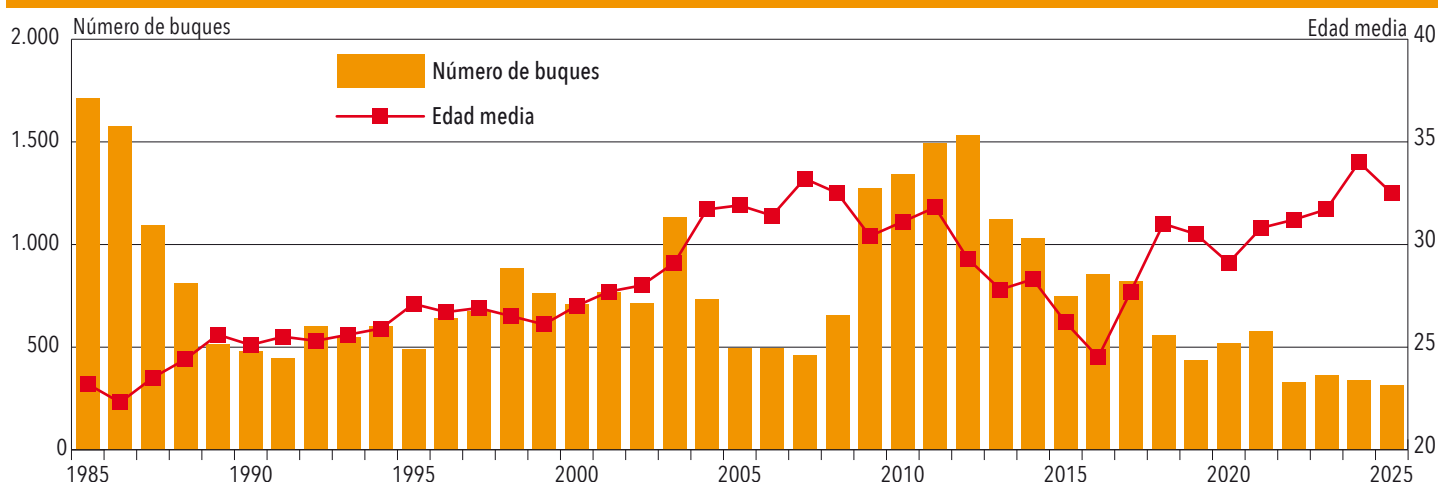
En cuanto a los buques, el HKC se aplica a los que enarbolan el pabellón de un Estado parte. No obstante, el principio de trato no más favorable permite exigir un nivel de cumplimiento equivalente a los buques de Estados no parte que visiten puertos de un Estado

parte. Por el contrario, el EU SRR establece obligaciones diferenciadas en función del pabellón: sus disposiciones se aplican con carácter general únicamente a los buques de bandera de la UE o del EEE, mientras que determinadas obligaciones, en particular las relativas al inventario de materiales peligrosos, se aplican también a los de terceros países cuando hagan escala en puertos de la UE.

En relación con las instalaciones, el HKC se aplica a las situadas bajo la jurisdicción de un Estado parte, que deben ser autorizadas por sus autoridades nacionales antes de recibir buques para su reciclaje. El EU SRR exige que los buques de bandera de la UE o del EEE se reciclen exclusivamente en instalaciones incluidas en la Lista Europea, que puede incorporar instalaciones situadas en la UE o el EEE y en terceros países. En este último caso, el procedimiento de evaluación es más exhaustivo.

Según ISL Bremen, Bangladés, India, Pakistán y Turquía concentraron en 2025 el 88,6% del tonelaje de peso muerto reciclado en el mundo correspondiente a buques de 300 GT o más. Solo India, Bangladés y Pakistán representaron el 82,7%. Sin embargo, la Lista Europea vigente no incluye ninguna instalación situada en estos tres países. De las 13 instalaciones autorizadas en terceros países, diez se

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE BUQUES Y EDAD MEDIA DE LA FLOTA RECICLADA (1985-2025)



encuentran en Turquía, que únicamente concentró el 5,9% del tonelaje reciclado mundial en 2025.

La última propuesta de la Comisión para actualizar la Lista Europea contempla, por primera vez, la incorporación de dos instalaciones indias.

Hallazgos principales y recomendaciones

El análisis de CE Delft⁽¹⁾ muestra que las principales diferencias entre ambos marcos se concentran en los requisitos

(1) CE Delft (2026). *Assessing global standards for ship recycling*. <https://ecsa.eu/wp-content/uploads/2026/06/Study-ES-ECSA-ICS-Assessing-global-standards-for-ship-recycling.pdf>

aplicables a las instalaciones de reciclaje. Tres cuestiones destacan especialmente: los procedimientos de autorización y supervisión de las instalaciones, la gestión de los residuos generados y el alcance del inventario de materiales peligrosos.

Autorización de las instalaciones de reciclaje

El HKC establece los requisitos generales que deben cumplir las instalaciones de reciclaje, pero deja a los Estados parte un amplio margen para definir el procedimiento mediante el que las autorizan y supervisan. Esto puede dar lugar a diferencias entre países en la documentación

exigida, los criterios aplicados para evaluar su cumplimiento y el alcance y la frecuencia de las inspecciones realizadas antes y después de la autorización.

El EU SRR establece, en cambio, un procedimiento más estructurado y detallado para las instalaciones situadas en terceros países. Antes de solicitar su inclusión en la Lista Europea deben obtener una certificación de un verificador independiente, basada en una inspección de la instalación. Posteriormente, la Comisión evalúa la solicitud y lleva a cabo sus propias inspecciones. Una vez incluidas en la Lista, las instalaciones están sujetas a inspecciones de seguimiento y los correspondientes informes se hacen públicos.

Recomendación #1 CE Delft

Desarrollar de forma más detallada el proceso que los Estados parte deben establecer para autorizar las instalaciones de reciclaje de buques.

Establecer normas claras sobre los tipos de organizaciones a las que se puede delegar la responsabilidad de autorizar las instalaciones de reciclaje de buques, así como sobre sus cualificaciones.

Gestión de los residuos generados

Tanto el HKC como el EU SRR exigen que los residuos generados durante el reciclaje se gestionen en instalaciones autorizadas. La principal diferencia reside en los estándares exigidos.

El HKC se remite a las normas nacionales y sus directrices (no obligatorias) señalan que deben tenerse en cuenta las normas internacionales aplicables. Sin embargo, las normas nacionales y la capacidad para garantizar su aplicación efectiva pueden variar entre países, lo que puede traducirse en diferencias en la gestión de los residuos y poner en



BUQUES RECICLADOS POR PAÍS DE DESGUACE (2018 / 2025)

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Bangladés	Nº	168	169	137	232	109	152	119	82
	miles tpm	12.212	8.944	11.247	13.116	4.716	4.791	3.436	3.967
India	Nº	196	120	160	133	83	114	100	109
	miles tpm	7.883	3.750	6.162	3.114	3.846	3.986	3.817	4.210
Pakistán	Nº	61	22	99	96	26	10	14	20
	miles tpm	7.156	502	4.687	4.068	1.959	537	750	805
Turquía	Nº	85	74	69	55	25	28	67	51
	miles tpm	503	727	837	915	179	291	369	637
Otros	Nº	47	51	46	57	62	34	25	54
	miles tpm	656	593	461	608	345	291	257	1.237
Total	Nº	557	436	511	573	305	338	325	316
	miles tpm	28.410	14.516	23.394	21.821	11.045	9.896	8.629	10.856

riesgo la salud humana y el medioambiente más allá del perímetro de la propia instalación.

El EU SRR exige, sin embargo, que, en el caso de las instalaciones de reciclaje situadas en terceros países, la gestión de los residuos garantice un nivel de protección equivalente al establecido por las normas internacionales y de la UE.

Recomendación #2 CE Delft

Especificar qué normas internacionales sobre gestión de los residuos son aplicables en el marco del HKC y,

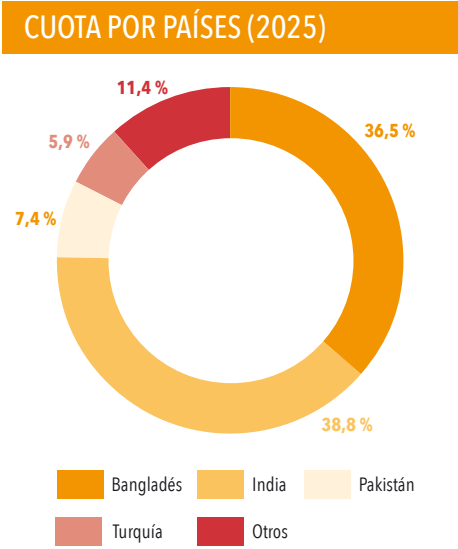
Exigir a los Estados parte que comuniquen qué normas consideran obligatorias al autorizar las instalaciones de gestión de residuos.

Inventario de materiales peligrosos (IHM)

El inventario de materiales peligrosos (IHM), elaborado y mantenido por el armador o el gestor del buque, permite a la instalación de reciclaje conocer el tipo, la cantidad y la localización de los materiales peligrosos presentes a bordo y planificar su retirada y gestión.

El HKC exige un inventario menos amplio que el EU SRR, ya que no incluye dos sustancias que sí deben figurar en el IHM europeo: los PFOS y el HBCDD. Las instalaciones que reciclan buques sujetos únicamente al HKC disponen, por tanto, de menos información sobre la presencia a bordo de estos materiales peligrosos, lo que reduce las garantías para los trabajadores y el entorno.

ANAVE, como editora del boletín informativo, es, no se hace responsable de la fidelidad de los datos publicados por las fuentes. Se autoriza la reproducción total o parcial de este artículo, siempre que se cite a ANAVE como fuente.



Recomendación #3 CE Delft

Ampliar el alcance del IHM exigido por el HKC para incluir los PFOS y el HBCDD y alinearlos con el EU SRR.

Otras diferencias

El estudio identifica además otras diferencias de menor entidad. El EU SRR establece requisitos más específicos para prevenir y controlar las fugas de residuos durante el proceso de reciclaje y desarrolla con mayor detalle determinados aspectos relacionados con la protección de los trabajadores. También ofrece mayor transparencia sobre las instalaciones autorizadas en terceros países, mediante la publicación de informes de inspección e

información sobre los métodos de reciclaje utilizados.

En el momento de elaboración del estudio, la información disponible públicamente en el marco del HKC era más limitada. La OMI estaba desarrollando un módulo específico dentro de su plataforma de información para mejorar la difusión de los datos sobre las instalaciones autorizadas, por lo que esta diferencia podría reducirse en el futuro.

Conclusiones

El HKC y el EU SRR parten de un enfoque común y presentan un elevado grado de coincidencia en los requisitos aplicables a los buques. Las principales diferencias se concentran en las instalaciones de reciclaje, donde el EU SRR establece requisitos y procedimientos más detallados, especialmente en materia de autorización y supervisión, gestión de los residuos e inventario de materiales peligrosos.

La principal fortaleza del HKC es su alcance mundial y, en particular, su aplicación en los países en los que se concentra la mayor parte del reciclaje de buques. El EU SRR, sin embargo, tiene un alcance práctico mucho menor.

El reto consiste, por tanto, en elevar progresivamente los estándares del HKC. Las mejoras propuestas por CE Delft permitirían reducir las diferencias entre ambos marcos y avanzar hacia unas condiciones de reciclaje más homogéneas, seguras y ambientalmente racionales a escala mundial.