COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL CONSEJO Y AL PARLAMENTO EUROPEO

Sobre la aplicación del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE

{SWD(2025) 40 final}

1. INTRODUCCIÓN

El desmantelamiento de buques contribuye significativamente a la economía circular, ya que da lugar a la reutilización, la preparación para la reutilización y el reciclado de grandes cantidades de recursos valiosos (en concreto, acero de alta calidad, que normalmente representa entre el 75 y el 85 % del peso de un buque, así como otros metales y equipos). No obstante, los buques también contienen grandes cantidades de materiales peligrosos, como el amianto, los policlorobifenilos (PCB), los metales pesados, el aceite, el mercurio y sustancias que agotan la capa de ozono (SAO). Estas sustancias, si no se manipulan, se retiran y se desechan de forma segura y respetuosa con el medio ambiente, plantean riesgos significativos tanto para la salud humana como para el medio ambiente.

El objetivo del Reglamento (UE) relativo al reciclado de buques (el Reglamento)[1] es prevenir, reducir y eliminar los efectos adversos sobre la salud humana y el medio ambiente del reciclado de buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro. Antes de que se adoptara el Reglamento, el 95 % del volumen de grandes buques con pabellón y propiedad de la UE se desmantelaban fuera de la OCDE[2], principalmente en Asia meridional (India, Bangladés y Pakistán) utilizando el denominado «método de varada voluntaria».

El Reglamento logra su propósito con tres objetivos específicos: i) garantizar que los buques bajo pabellón de la UE sean desmantelados en instalaciones seguras y respetuosas con el medio ambiente, ii) garantizar la gestión adecuada de los materiales peligrosos en los buques, y iii) facilitar la ratificación del Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques («Convenio Hong Kong») de 2009 de la Organización Marítima Internacional[3]. El Reglamento contiene disposiciones que van más allá del Convenio de Hong Kong, entre las que se incluye la obligación de que los propietarios de buques que enarbolen pabellón de la UE garanticen que sus buques solo se reciclan en instalaciones que la Comisión considere que cumplen los requisitos del Reglamento en materia de protección del medio ambiente y la salud humana. El Reglamento abarca los buques de navegación marítima de más de 500 toneladas de arqueo bruto[4].

El Reglamento contiene una cláusula de revisión por la que se requiere a la Comisión, al cabo de cinco años desde la fecha de aplicación de este Reglamento[5], que presente «un informe al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar cinco años después de la fecha de aplicación del presente Reglamento, sobre la aplicación del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de propuestas legislativas para garantizar que se cumplen sus objetivos y que su efecto está garantizado y justificado». En consonancia con esta cláusula, la Comisión ha puesto en marcha un proceso de evaluación del Reglamento[6]. El presente informe, acompañado del documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la evaluación del Reglamento, es el resultado de este proceso. Si procede, la Comisión podría presentar una propuesta de revisión posterior del Reglamento, respaldada por una evaluación de impacto de conformidad

[1] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX:32013R1257.

[2] Evaluación de impacto 2012. El 74 % en India, Pakistán y Bangladés, el 22 % en China, basado en el arqueo bruto, según datos de 2009.

[3] El Convenio de Hong Kong entrará en vigor en junio de 2025.

[4] El ámbito de aplicación es similar al del Convenio de Hong Kong. Quedan excluidos los buques de guerra, otros buques que presten servicios gubernamentales no comerciales y los buques que solo operen durante toda su vida útil en aguas sujetas a la jurisdicción del Estado miembro cuyo pabellón enarbole el buque.

[5] La fecha general de aplicación del Reglamento es el 31 de diciembre de 2018, tal como se especifica en el artículo 32, apartado 1, letra b), por lo que esto significa el 31 de diciembre de 2023.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-EU-Ship-Recycling-Regulation-evaluation_es.

con las directrices y el paquete de herramientas para la mejora de la legislación de la Comisión[7].

2. METODOLOGÍA

El informe y la evaluación que lo acompaña se basan en amplias consultas con las partes interesadas. Entre ellas, se incluyeron una consulta pública, encuestas y entrevistas específicas (con partes interesadas expertas y con los Estados miembros), un taller con las partes interesadas y un debate en el grupo de expertos de la Comisión sobre el reciclado de buques. Participaron una amplia variedad de partes interesadas, incluidas las autoridades de los Estados miembros, organizaciones no gubernamentales (ONG) y organizaciones de investigación, las partes interesadas de la industria y sus asociaciones (por ejemplo, propietarios de buques y empresas de gestión de los mismos, instalaciones de reciclado de buques, industrias del acero), sociedades de clasificación, empresas de consultoría e instituciones financieras. También se utilizaron ampliamente revisiones bibliográficas, bases de datos y textos legislativos para recabar conocimientos especializados e información adicionales.

El presente informe también se basa en los informes de los Estados miembros exigidos en virtud del artículo 21, apartado 2, del Reglamento, que abarcan el primer período trienal de presentación de informes de 2019–2022. El anexo IX de la evaluación pone a disposición el contenido del informe correspondiente al período 2019–2022 y ofrece un resumen, de conformidad con el artículo 21, párrafos segundo y tercero.

La evaluación se llevó a cabo de acuerdo con los principios y la metodología de la Comisión Europea para la mejora de la legislación, utilizando sus cinco criterios establecidos: eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la UE. Los contratistas externos realizaron un estudio de apoyo para el informe de evaluación.

Las conclusiones de la evaluación son principalmente el resultado de un enfoque cualitativo, dada la falta de datos cuantitativos exhaustivos sobre los beneficios y los costes. Los datos cuantitativos sobre el impacto del Reglamento en la salud de los trabajadores y en la contaminación de los entornos costero y marino son limitados debido a la falta de transparencia del sector del reciclado de buques. A menudo también se carece de datos específicos sobre los astilleros individuales que abarquen el período anterior a su aplicación y no es fácil separar el impacto del Reglamento del impacto de otros factores externos. Por lo tanto, sería necesario establecer obligaciones de notificación más eficaces, acompañadas de una metodología y unos indicadores armonizados, para llevar a cabo una evaluación más cuantificada del Reglamento.

El período de evaluación se extiende desde enero de 2013 hasta diciembre de 2023. Dado que la mayoría de los requisitos del Reglamento empezaron a aplicarse el 31 de diciembre de 2018, se utilizó como principal elemento de comparación el mes de diciembre de 2018. La evaluación abarca los Estados miembros y los países del Espacio Económico Europeo, así como el impacto del Reglamento en las prácticas de reciclado de buques en países no pertenecientes a la UE.

[7] https://commission.europa.eu/law/law-making-process/planning-and-proposing-law/better-regulation/better-regulation-guidelines-and-toolbox_en.

3. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

Los resultados de la evaluación muestran que el Reglamento ha alcanzado en gran medida todos sus objetivos en comparación con lo que cabría esperar si la UE no hubiera intervenido en este ámbito. Sin embargo, la eficacia del Reglamento se ha visto considerablemente mermada por la práctica de los armadores de cambiar el pabellón del buque, pasando del pabellón de un Estado miembro al pabellón de un tercer país poco antes del reciclado del buque, y, en menor medida, por una aplicación deficiente de las medidas relacionadas con el inventario de materiales peligrosos. El presente informe resume las principales conclusiones de la evaluación y sugiere ámbitos susceptibles de mejora.

3.1. EFICACIA

Primer objetivo: Garantizar el desmantelamiento de los buques que enarbolan pabellón de la UE en instalaciones seguras y respetuosas con el medio ambiente

El principal objetivo operativo del Reglamento es que, al final de su vida útil, los buques que enarbolen pabellón de un Estado miembro sean desmantelados en instalaciones aprobadas por la UE y que figuren en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. Para figurar en esta lista, las instalaciones de reciclado de buques deben cumplir los requisitos medioambientales y de seguridad del Reglamento. En el caso de las instalaciones de la UE, las autoridades nacionales competentes deben comprobar que se cumplen estos requisitos y, en caso afirmativo, informar a la Comisión de que la instalación en cuestión debe figurar en la lista. Las instalaciones de reciclado de buques de terceros países deben presentar a la Comisión una solicitud para ser incluidas en la lista europea de instalaciones de reciclado de buques. La Comisión evalúa el modo en que estas instalaciones cumplen los requisitos del Reglamento, incluso mediante inspecciones *in situ*, antes de decidir si las incluyen en la lista. La primera lista europea de instalaciones de reciclado de buques se adoptó en diciembre de 2016 e incluía dieciocho instalaciones en la UE. Al final del período de evaluación, la 12.ª edición de la lista[8] contenía cuarenta y cinco instalaciones de reciclado de buques, entre las que se incluyen treinta y cinco instalaciones en Europa (UE, Noruega y el Reino Unido), nueve en Turquía y una en los Estados Unidos. Se están evaluando las solicitudes de otras instalaciones, sobre todo de la India.

En general, la inclusión de estas instalaciones en la lista europea y la perspectiva de los solicitantes de inscribirse en ella, junto con los mecanismos de control con supervisión independiente, han contribuido a unas normas medioambientales y sociales más estrictas en las prácticas de reciclado de buques. Los informes de más de cincuenta y cinco inspecciones de la Comisión de veinticinco instalaciones en todo el mundo constituyen una valiosa fuente de información[9] a este respecto, en particular sobre la mitigación de las externalidades que afectan a la industria. La lista europea es también un punto de referencia para las prácticas sostenibles de reciclado de buques dentro y fuera de la UE.

Sin embargo, la eficacia del Reglamento se ha visto considerablemente mermada por la práctica de las empresas de la UE de reabanderar los buques poco antes de ser reciclados. Estos buques reabanderados ya no están sujetos al Reglamento y pueden reciclarse en cualquier lugar, una vez que se conviertan en residuos fuera de la UE. En la mayoría de los casos, se desmantelan en Asia meridional. En 2023, mientras que el porcentaje de buques que enarbolaban pabellón de la UE era de alrededor del 13 % de la flota mundial total, el

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=OJ:L_202302726.
[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_en.

porcentaje de buques que se encontraban al final de su vida útil y que enarbolaban pabellón de la UE en el momento del reciclado era inferior al 7 %, en comparación con el número de buques reciclados en todo el mundo.

El principal factor determinante para las empresas navieras que eligen una instalación de reciclado de buques es el precio que ofrece una instalación para el desmantelamiento de sus buques. Los precios de las instalaciones de Asia meridional han sido sistemáticamente más elevados que en el resto del mundo debido a: i) la falta de internalización de los costes medioambientales y sociales (externalidades) de las prácticas de reciclado de buques en estas instalaciones, y ii) su capacidad para ofrecer precios elevados para la chatarra de acero, dada la fuerte demanda en su sector de la construcción y el uso de la relaminación para el procesamiento de la chatarra de acero, una forma de reciclado de acero más barata que otras generalmente utilizadas en otros lugares.

En este contexto, a pesar de la mayor concienciación sobre la responsabilidad social y medioambiental y del hecho de que la lista europea ofrece capacidad suficiente para gestionar los buques que se encuentran al final de su vida útil y que enarbolan pabellón de la UE, muchos buques que son propiedad de empresas navieras de la UE no son desmantelados en instalaciones de reciclado de buques que figuran en la lista europea. Debido al reabanderamiento justo antes del reciclado, a menudo no es posible hacer cumplir las disposiciones del Reglamento sobre la obligación de los propietarios de buques de desmantelar el buque en una instalación incluida en la lista europea.

Segundo objetivo: garantizar la gestión adecuada de materiales peligrosos en los buques

Las compañías navieras deben elaborar un inventario de materiales peligrosos para cada uno de sus buques. La calidad y exhaustividad del inventario son esenciales para garantizar unas prácticas de desmantelamiento seguras y sostenibles. Sin embargo, los datos notificados con carácter voluntario durante el período 2021–2023 sobre las inspecciones de control por el Estado rector del puerto relacionadas con el Reglamento que verificaron el inventario de materiales peligrosos muestran que el 45 % de los buques inspeccionados no cumplían el Reglamento y que, en la mayoría de estos casos, no existía un certificado de inventario, o su equivalente, para los buques que enarbolaban el pabellón de un tercer país. No obstante, en general el certificado con el inventario de materiales peligrosos está disponible en la fase de reciclado, cuando se entregan a la instalación de reciclado de buques para facilitar el desmantelamiento del buque en cuestión. No obstante, la calidad y exhaustividad de los inventarios de los materiales peligrosos son a menudo insuficientes. Por ello, en términos generales se coincide en que deben ser más fiables.

Tercer objetivo: facilitar la ratificación del Convenio de Hong Kong

La evaluación muestra que el Reglamento ha contribuido positivamente a la ratificación del Convenio de Hong Kong. El número mínimo de ratificaciones para activar su entrada en vigor se alcanzó en 2023 y casi el 50 % de estas fueron de Estados miembros. Además de lo que muestra el análisis de las cifras de ratificación, lo que está claro es que durante muchos años el Reglamento ha sido el único instrumento jurídico internacional que establece requisitos específicos para el reciclado de buques y que ha sido un punto de referencia importante utilizado por muchas partes interesadas y autoridades de fuera de la UE.

3.2. EFICIENCIA

Sobre la base de los dictámenes y datos obtenidos de las encuestas y entrevistas realizadas, se considera que los costes de aplicación de los requisitos del Reglamento han sido generalmente bajos o moderados durante el período de evaluación. Se han realizado mejoras

tangibles en las instalaciones incluidas en la lista de la UE, de modo que puedan funcionar en consonancia con los requisitos del Reglamento, por lo que es razonable creer que este ha tenido un impacto positivo en la salud y el medio ambiente. La falta de una base de referencia clara de lo que habría ocurrido en ausencia del Reglamento y la limitada disponibilidad de datos cuantitativos hacen que no sea posible realizar un análisis de coste-beneficio y una monetización totalmente cuantificados, lo que tiene como resultado que las conclusiones generales positivas sobre eficiencia se basen en gran medida en datos cualitativos.

Se atribuyen costes moderados a las autorizaciones de las instalaciones de reciclado de buques por parte de los Estados miembros y a las inspecciones de buques. Los costes asociados a los controles del Estado rector del puerto en relación con el Reglamento se consideran bajos. Para que estos controles sean efectivos, varios Estados miembros de la UE declararon, no obstante, que se necesitaban más recursos, orientaciones específicas e instrumentos de investigación. Los costes varían de un Estado miembro de la UE a otro, dependiendo, en primer lugar, de la importancia del transporte marítimo y del reciclado de buques en el Estado miembro en cuestión, pero también de las diferentes prácticas y competencias de ejecución, así como de los recursos asignados a la aplicación del Reglamento. Las instalaciones de reciclado de terceros países notifican costes elevados por la mejora de sus infraestructuras y de sus prácticas para adaptarlas al Reglamento e incluirlas en la lista europea. Sin embargo, el hecho de figurar en la lista beneficia su reputación, lo que tiene un impacto positivo en los ingresos y las inversiones. En el caso de los armadores, los inventarios de los costes relacionados con los materiales peligrosos varían en función del buque y de la calidad del servicio prestado, pero siguen siendo poco significativos. El impacto económico negativo del Reglamento en los armadores, vinculado a la pérdida de ingresos derivados de la venta de buques al final de su vida útil a instalaciones incluidas en la lista de la UE, no se materializó como se esperaba en el momento en que se adoptó el Reglamento, debido principalmente a su elusión. Por la misma razón, el Reglamento no alteró las desventajas competitivas de las instalaciones de reciclado de buques de la UE, ya que la cuota de la UE en el mercado del reciclado siguió siendo limitada.

El Reglamento tiene un número limitado de obligaciones de notificación, todas ellas analizadas y consideradas proporcionadas en términos generales. Se están realizando esfuerzos para reducir los costes de notificación, por ejemplo, para garantizar las sinergias de notificación con el Convenio de Hong Kong de conformidad con el principio de «solo una vez». Una forma de reducir la carga administrativa sería aumentar el período de validez de la inclusión en la lista europea (actualmente cinco años, tras los cuales puede renovarse).

3.3. COHERENCIA

En general, el Reglamento se considera coherente y consecuente a nivel interno. Sin embargo, es difícil detectar y abordar las infracciones del mismo debido al carácter global y a la escasa transparencia de las operaciones de transporte marítimo y reciclado, a una compleja cadena de suministro en la que participan diversas partes interesadas e intermediarios y al hecho de que un buque puede cambiar fácilmente el pabellón que enarbola. Esto hace difícil identificar un buque destinado a ser reciclado, rastrear su travesía y pedir a los responsables de la toma de decisiones reales que rindan cuentas de sus acciones, lo que dificulta la labor de las autoridades encargadas de velar por el cumplimiento de la ley. También puede resultar complicado determinar qué reglamento se aplica debido al doble estatuto jurídico de un buque al final de su vida útil como residuo peligroso y como buque. A este respecto, la

coherencia entre el Reglamento y el Reglamento relativo a los traslados de residuos[10], que pueden aplicarse a los buques al final de su vida útil en función de las circunstancias, también se considera a veces confusa.

Además, aunque el Reglamento es en gran medida coherente con el Convenio de Hong Kong, ya que lo incorpora al Derecho de la Unión, algunas autoridades públicas y el sector del transporte marítimo están preocupados por las dificultades de aplicación que surgirán una vez que ambos marcos estén en vigor. Los armadores y las autoridades públicas también señalan incoherencias jurídicas entre el Convenio de Hong Kong y el Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Desechos Peligrosos y su Eliminación, que deben abordarse en los foros internacionales pertinentes.

3.4. VALOR AÑADIDO DE LA UE

A falta de un instrumento operativo global específico que aborde los problemas del reciclado de buques a escala internacional, una gran mayoría de los participantes en el proceso de consulta consideró que el Reglamento ha proporcionado un marco para la UE muy necesario para la aplicación del Convenio de Hong Kong en la UE.

Los argumentos sobre qué nivel de legislación (de la UE o internacional) es el más adecuado para abordar las cuestiones relativas al reciclado de buques difieren entre las partes interesadas. Las partes interesadas del sector del transporte marítimo y algunos Estados miembros de la UE creen que se abordaría mejor a escala internacional a través del Convenio de Hong Kong y subrayan la necesidad de unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial. Por otra parte, los argumentos a favor de seguir trabajando en este sentido a escala de la UE apuntan a un mayor nivel de ambición y control del Reglamento en comparación con el Convenio de Hong Kong. Estas iniciativas cuentan especialmente con el apoyo de ONG, sindicatos y asociaciones de reciclado de buques.

Estas partes interesadas apoyan unánimemente una posible revisión del Convenio de Hong Kong después de su entrada en vigor, en virtud del cual la UE debe promover normas más estrictas a escala de la Organización Marítima Internacional. Esto incluye el establecimiento de requisitos más estrictos en materia de salud y medio ambiente y la implantación de mecanismos de seguimiento y control más sólidos, entre los que se incluye un examen independiente de la conformidad de las instalaciones de reciclado de buques con requisitos medioambientales y de seguridad de los trabajadores adecuados.

3.5. PERTINENCIA

Se espera que el mercado del reciclado de buques crezca sustancialmente en un futuro próximo. Por lo tanto, seguirá siendo pertinente la necesidad de garantizar prácticas de desmantelamiento seguras y sostenibles, así como una gestión e identificación adecuadas de los materiales peligrosos a bordo de los buques.

La pertinencia del Reglamento también debe evaluarse a la luz del panorama político y reglamentario de la UE, que ha evolucionado considerablemente desde su adopción. Al centrarse en la gestión y el almacenamiento respetuosos con el medio ambiente de materiales y residuos peligrosos, lo que a su vez conduce a una mayor eficiencia energética y de los

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1157.

recursos mediante el reciclado de materiales (en concreto de chatarra de acero), el Reglamento es coherente con los objetivos del Pacto Verde Europeo, el Plan de Acción para la Economía Circular, el Plan de Acción de la UE «Contaminación cero para el aire, el agua y el suelo», la Comunicación sobre la economía azul sostenible y la transición ecológica en el marco de la taxonomía de la UE.

Sin embargo, las partes interesadas consideran en términos generales que el Reglamento no contribuye suficientemente a la estrategia industrial de la UE, incluida la garantía de una industria siderúrgica competitiva de la UE, y que tiene el potencial de desempeñar un papel más importante en la descarbonización de la industria del transporte marítimo. El aumento del reciclado de buques en la UE, con la consiguiente mayor generación de chatarra de acero derivada de este, podría proporcionar un suministro constante de chatarra de alta calidad, que la industria siderúrgica de la UE podría utilizar como materia prima para alcanzar sus objetivos de descarbonización. Estos aspectos revisten especial importancia en el contexto del próximo Pacto Industrial Limpio, la Estrategia Marítima Industrial y el Plan de Acción para el Acero. Por último, algunas partes interesadas consideran que el Reglamento no integra suficientemente el enfoque del ciclo de vida en el reciclado de buques, mediante el diseño «de la cuna a la cuna» y un pasaporte completo de materiales para cada buque.

4. LECCIONES EXTRAÍDAS

Habida cuenta de que la efectividad del Reglamento se ve considerablemente mermada por el reabanderamiento, debe considerarse cómo abordar este problema para que las disposiciones clave del Reglamento puedan aplicarse eficazmente. Esto es crucial para alcanzar el objetivo principal actual del Reglamento, que es garantizar que los buques que enarbolen pabellón de la UE se desmantelen en instalaciones seguras y respetuosas con el medio ambiente. En este contexto, es esencial aclarar cómo se determina que un buque está destinado a ser reciclado o a convertirse en residuo, por una parte, y quién es el propietario responsable, por otra, teniendo en cuenta el papel que desempeñan actualmente los compradores en efectivo en el comercio de buques al final de su vida útil. A continuación, deben tenerse en cuenta mecanismos adecuados para evitar que los propietarios de buques que enarbolan pabellón de la UE eludan sus obligaciones de reciclar estos buques en instalaciones incluidas en la lista de la UE. Podrían considerarse diferentes opciones para este fin. Una de ellas podría ser seguir trabajando en el desarrollo de un incentivo financiero, tal como se menciona en el artículo 29 del Reglamento. Podría adoptar la forma de una licencia de reciclado de buques para todos los buques que hagan escala en un puerto de la UE, reduciendo la brecha de ingresos entre el desmantelamiento en instalaciones incluidas en la lista de la UE y en instalaciones que no operan de manera segura y respetuosa con el medio ambiente. Otra opción podría ser aplicar el concepto de «titular real» de un buque, en lugar del propietario registrado vinculado al pabellón de un país. Ambas ideas dieron lugar a opiniones polarizadas entre las partes interesadas. El impacto de estas medidas sensibles en el marco del Reglamento merece un análisis específico en otro contexto.

Las asociaciones de armadores y algunos Estados miembros de la UE consideran la posibilidad de actualizar las disposiciones del Convenio de Hong Kong, sobre la base de las disposiciones del Reglamento, como un posible paso prometedor hacia unas normas globales más ambiciosas y armonizadas para el reciclado de buques.

Al mismo tiempo, también podría estudiarse la posibilidad de aclarar las normas del Reglamento para garantizar la igualdad de condiciones para las instalaciones de la UE. Esto podría implicar, por ejemplo, el desarrollo de criterios adicionales o más específicos para evaluar las operaciones de gestión de residuos y recuperación del acero, la aplicación de medidas eficaces de control de la contaminación y el uso de tecnologías y métodos de desmantelamiento y reciclado más limpios.

La evaluación muestra que el Reglamento y su lista europea han sido eficaces a la hora de garantizar una capacidad suficiente para el desmantelamiento de buques dentro de su ámbito de aplicación (incluidos los buques que cambiaron de pabellón en el año anterior al desmantelamiento). Sin embargo, también concluye que esta capacidad debe seguir creciendo para poder satisfacer la demanda de reciclado de buques que se espera que aumente significativamente en los próximos diez años.

Para disponer de inventarios más cualitativos y fiables de materiales peligrosos, debe estudiarse la manera de reforzar toda la cadena de responsabilidades: desde las cualificaciones de los expertos que elaboran inventarios de materiales peligrosos y la forma en que se obtienen la declaración de materiales y la declaración de conformidad de los proveedores, hasta las orientaciones metodológicas y las herramientas de investigación necesarias para llevar a cabo controles eficaces con arreglo al Reglamento.

Para hacer cumplir adecuadamente el Reglamento, todos los Estados miembros de la UE deben disponer de disposiciones específicas sobre las sanciones por su infracción y garantizar que las sanciones sean lo suficientemente graves como para desalentar el incumplimiento. También debe aclararse la interacción del Reglamento con otros instrumentos jurídicos. Para evitar una carga administrativa innecesaria una vez que entre en vigor el Convenio de Hong Kong, debe estudiarse la manera de racionalizar los requisitos de notificación o certificación derivados de la coexistencia del Reglamento y del Convenio de Hong Kong.

Por último, cualquier revisión futura podría seguir evaluando la oportunidad de que el Reglamento sea más pertinente para las ambiciones de la UE en términos de competitividad, resiliencia y neutralidad climática de la UE, en particular mediante un uso eficiente y circular de los recursos.