COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE CONSILIU ȘI PARLAMENTUL EUROPEAN

privind aplicarea Regulamentului (UE) nr. 1257/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 noiembrie 2013 privind reciclarea navelor și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 1013/2006 și a Directivei 2009/16/CE

{SWD(2025) 40 final}

1. INTRODUCERE

Dezmembrarea navelor aduce o contribuție semnificativă la economia circulară, deoarece conduce la reutilizarea, pregătirea pentru reutilizare și reciclarea unor cantități mari de resurse valoroase (în special oțel de înaltă calitate, care reprezintă, de regulă, între 75 % și 85 % din greutatea unei nave, precum și alte metale și echipamente). Navele conțin însă și cantități mari de materiale periculoase, cum ar fi azbest, bifenili policlorurați (PCB), metale grele, petrol, mercur, substanțe care epuizează stratul de ozon (ODS). Dacă nu sunt tratate, îndepărtate și eliminate în condiții de siguranță și în mod ecologic, aceste substanțe prezintă riscuri semnificative atât pentru sănătatea umană, cât și pentru mediul înconjurător.

Scopul Regulamentului UE privind reciclarea navelor [SRR (*Ship Recycling Regulation*) sau regulamentul][1] este de a preveni, reduce și elimina efectele negative asupra sănătății umane și mediului cauzate de reciclarea navelor care arborează pavilionul unui stat membru. Înainte de adoptarea SRR, 95 % din volumul navelor mari aflate sub pavilion UE și înregistrate în UE au fost dezmembrate în afara OCDE[2], în principal în Asia de Sud (India, Bangladesh și Pakistan), utilizând așa-numita „metodă a eșuării".

SRR își atinge scopul prin cele trei obiective specifice: (i) asigurarea faptului că navele sub pavilion UE sunt dezmembrate în instalații sigure și ecologice; (ii) asigurarea gestionării corespunzătoare a materialelor periculoase de pe nave și (iii) facilitarea ratificării Convenției internaționale de la Hong Kong privind reciclarea sigură și ecologică a navelor din 2009 („Convenția de la Hong Kong") a Organizației Maritime Internaționale[3]. SRR conține dispoziții care nu se limitează la cele din Convenția de la Hong Kong, inclusiv cerința ca armatorii navelor sub pavilion UE să se asigure că navele lor sunt reciclate numai în instalațiile indicate de Comisie ca fiind conforme cu cerințele SRR privind protecția mediului și a sănătății umane. În sfera SRR intră navele maritime cu un tonaj brut de peste 500 de tone[4].

SRR conține o clauză de revizuire conform căreia la 5 ani de la data aplicării regulamentului menționat[5], Comisia *„transmite Parlamentului European și Consiliului (...) un raport privind aplicarea prezentului regulament și îl însoțește, după caz, de propuneri legislative menite să garanteze că obiectivele acestuia sunt îndeplinite și că impactul acestuia este asigurat și justificat"*. În conformitate cu această clauză, Comisia a lansat un proces de evaluare a SRR[6]. Prezentul raport, însoțit de documentul de lucru al serviciilor Comisiei privind evaluarea regulamentului, este rezultatul acestui proces. Dacă este cazul, Comisia ar putea prezenta o propunere de revizuire ulterioară a regulamentului, susținută de o evaluare a impactului în conformitate cu Orientările și setul de instrumente pentru o mai bună legiferare ale Comisiei[7].

---

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

[2] Evaluarea impactului 2012. Un procent de 74 % în India, Pakistan și Bangladesh, 22 % în China, pe baza tonajului brut, date din 2009.

[3] Convenția de la Hong Kong va intra în vigoare în iunie 2025.

[4] Domeniul de aplicare este similar cu domeniul de aplicare al Convenției de la Hong Kong. În sfera regulamentului nu intră navele de război, alte nave în serviciul public necomercial și navele care operează pe toată durata lor de viață numai în apele aflate sub jurisdicția statului membru al cărui pavilion îl arborează.

[5] Data generală de la care se aplică SRR este 31.12.2018, astfel cum se specifică la articolul 32 alineatul (1) litera (b), ceea ce înseamnă până în 31.12.2023.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-Regulamentul-UE-privind-reciclarea-navelor-evaluare_ro

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

2. METODOLOGIE

Raportul și evaluarea care îl însoțește au la bază consultări ample cu părțile interesate. Este vorba de o consultare publică, de anchete și interviuri specifice (cu părțile interesate specializate și cu statele membre), de un atelier de lucru cu părțile interesate și de discuții în cadrul Grupului de experți al Comisiei privind reciclarea navelor. Și-au adus contribuția o gamă largă de părți interesate, printre care autorități ale statelor membre, organizații neguvernamentale (ONG-uri) și organizații de cercetare, părți interesate din sectorul de activitate și asociații ale acestora (de exemplu, armatori și societăți de administrare a navelor, instalații de reciclare a navelor, industria siderurgică), societăți de clasificare, firme de consultanță și instituții financiare. S-a recurs într-o mare măsură la analize, baze de date și texte juridice de specialitate pentru a obține expertiză și informații suplimentare.

Prezentul raport are, de asemenea, la bază rapoartele statelor membre prevăzute la articolul 21 alineatul (2) din SRR, care acoperă prima perioadă de raportare trianuală, respectiv 2019-2022. Anexa IX la evaluare pune la dispoziție conținutul raportului pentru perioada 2019-2022 și prezintă un rezumat, în conformitate cu articolul 21 al doilea și al treilea paragraf.

Evaluarea a fost efectuată în conformitate cu principiile și metodologia Comisiei Europene privind o mai bună legiferare, utilizând cele cinci criterii consacrate: eficacitatea, eficiența, relevanța, coerența și valoarea adăugată a UE. Contractanții externi au efectuat un studiu de sprijin pentru raportul de evaluare.

Constatările evaluării sunt în principal rezultatul unei abordări calitative, dată fiind lipsa unor date cantitative cuprinzătoare privind beneficiile și costurile. Datele cantitative privind impactul SRR asupra sănătății lucrătorilor și asupra poluării mediilor costiere și marine sunt limitate din cauza lipsei de transparență a sectorului reciclării navelor. De asemenea, lipsesc date specifice privind șantierele navale individuale pentru perioada anterioară depunerii cererii acestora de includere pe listă și nu este ușor să se separe impactul SRR de impactul mai multor factori externi. Prin urmare, ar fi necesare obligații de raportare mai eficace, însoțite de o metodologie și de indicatori armonizați, pentru a efectua o evaluare mai cuantificată a SRR.

Perioada de evaluare este cuprinsă între ianuarie 2013 și decembrie 2023. Întrucât majoritatea cerințelor SRR au început să se aplice la 31 decembrie 2018, principalul punct de comparație a fost decembrie 2018. Evaluarea vizează statele membre și țările din Spațiul Economic European, precum și impactul SRR asupra practicilor de reciclare a navelor în țările din afara UE.

3. CONSTATĂRILE EVALUĂRII

Din constatările evaluării rezultă că SRR și-a atins în mare măsură toate obiectivele comparativ cu estimările în cazul lipsei de intervenție a UE în acest domeniu. Cu toate acestea, eficacitatea regulamentului a fost subminată în mod semnificativ de practica armatorilor de a schimba pavilionul navei, trecând de la pavilionul unui stat membru la pavilionul unei țări terțe cu puțin timp înainte ca nava să fie reciclată și, într-o mai mică măsură, de aplicarea deficitară a măsurilor legate de inventarul materialelor periculoase. Prezentul raport evidențiază principalele constatări ale evaluării și sugerează domenii în care pot fi aduse îmbunătățiri.

3.1. EFICACITATEA

Primul obiectiv: asigurarea faptului că navele sub pavilion UE sunt dezmembrate în instalații sigure și ecologice

Principalul obiectiv operațional al SRR este ca, la sfârșitul duratei lor de viață, navele care arborează pavilionul unui stat membru să fie dezmembrate în instalații care sunt aprobate de UE și care se află pe lista europeană a instalațiilor de reciclare a navelor. Pentru a figura pe această listă, o instalație de reciclare a navelor trebuie să îndeplinească cerințele de siguranță și de mediu prevăzute în SRR. În ceea ce privește instalațiile din UE, autoritățile naționale competente trebuie să verifice dacă aceste cerințe sunt îndeplinite și, dacă sunt îndeplinite, să informeze Comisia că instalația în cauză ar trebui inclusă pe listă. Instalațiile de reciclare a navelor din țările terțe trebuie să depună o cerere la Comisie pentru a fi incluse pe lista europeană a instalațiilor de reciclare a navelor. Comisia evaluează modul în care aceste instalații îndeplinesc cerințele prevăzute de SRR, inclusiv prin inspecții la fața locului, înainte de a decide dacă să le includă sau nu pe listă. Prima listă europeană a instalațiilor de reciclare a navelor a fost adoptată în decembrie 2016, pe listă figurând 18 instalații din UE. La sfârșitul perioadei de evaluare, cea de a 12-a ediție a listei[8] conținea 45 de instalații de reciclare a navelor, din care 35 de instalații în Europa (UE, Norvegia și Regatul Unit), 9 în Turcia și 1 în SUA. Sunt în curs de evaluare cererile depuse de alte instalații, în special din India.

În general, includerea acestor instalații pe lista europeană și perspectiva solicitanților de a fi incluși pe aceasta, alături de mecanismele de control cu supraveghere independentă, au contribuit la standarde sociale și de mediu mai ridicate în practicile de reciclare a navelor. Rapoartele întocmite cu ocazia celor peste 55 de inspecții ale Comisiei la 25 de instalații din întreaga lume reprezintă o sursă valoroasă de informații[9] în această privință, în special cu privire la atenuarea externalităților care afectează acest sector de activitate. Lista europeană este, de asemenea, un punct de referință pentru practicile durabile de reciclare a navelor în interiorul și în afara UE.

Cu toate acestea, eficacitatea SRR a fost subminată în mod considerabil de practica societăților din UE de a schimba pavilionul navelor cu puțin timp înainte de a fi reciclate. Aceste nave care își schimbă pavilionul nu mai fac obiectul SRR și pot fi reciclate oriunde, odată ce devin deșeuri în afara UE. De cele mai multe ori, navele sunt dezmembrate în Asia de Sud. În 2023, în timp ce ponderea navelor sub pavilion UE era de aproximativ 13 % din totalul flotei mondiale, procentul navelor sub pavilion UE scoase din uz era mai mic de 7 % la momentul reciclării, comparativ cu numărul de nave reciclate la nivel mondial.

Principalul factor determinant pentru alegerea de către companiile de transport maritim a unei instalații de reciclare a navelor este prețul pe care îl propune instalația pentru dezmembrarea navelor lor. Prețurile pe care le propun instalațiile din Asia de Sud au fost în mod constant mai mari decât în restul lumii din cauza (i) lipsei de internalizare a costurilor sociale și de mediu (externalități) ale practicilor de reciclare a navelor în aceste instalații și (ii) a capacității acestora de a oferi prețuri ridicate pentru deșeurile siderurgice, având în vedere cererea puternică din partea sectorului construcțiilor și utilizarea relaminării pentru prelucrarea deșeurilor siderurgice, mai ieftină decât alte forme de reciclare a oțelului utilizate în general în altă parte.

[8] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/RO/TXT/?uri=OJ:L_202302726

[9] https://environment.ec.europa.eu/topics/waste-and-recycling/ships/site-inspection-reports_ro

În acest context, în pofida unei mai mari conștientizări a responsabilității sociale și de mediu și a faptului că lista europeană oferă o capacitate suficientă pentru a gestiona navele scoase din uz care arborează pavilionul UE, multe nave deținute de companiile de transport maritim din UE nu sunt dezmembrate în instalații de reciclare a navelor care se află pe lista europeană. Din cauza schimbării pavilionului chiar înainte de reciclare, adesea nu este posibil să se pună în aplicare dispozițiile SRR privind obligația armatorilor de a dezmembra nava într-o instalație care figurează pe lista europeană.

Al doilea obiectiv: asigurarea gestionării corespunzătoare a materialelor periculoase de pe nave

Companiile de transport maritim au obligația de a întocmi un inventar al materialelor periculoase pentru fiecare dintre navele lor. Calitatea și exhaustivitatea inventarului sunt esențiale pentru asigurarea unor practici de dezmembrare sigure și durabile. Cu toate acestea, din datele raportate în mod voluntar în perioada 2021-2023 cu privire la inspecțiile efectuate în cadrul controlului statului portului legate de SRR care au avut ca obiect verificarea inventarului materialelor periculoase rezultă că 45 % dintre navele inspectate nu au respectat SRR și că, în majoritatea acestor cazuri, nu exista un certificat de inventar sau un certificat echivalent pentru navele care arborau pavilionul unei țări terțe. Cu toate acestea, certificatul cu inventarul materialelor periculoase este, în general, disponibil în etapa de reciclare, atunci când navele sunt duse la instalația de reciclare a navelor pentru a facilita dezmembrarea navelor în cauză. Cu toate acestea, calitatea și exhaustivitatea inventarelor materialelor periculoase sunt adesea insuficiente. Prin urmare, este general recunoscut faptul că inventarele trebuie să fie mai fiabile.

Al treilea obiectiv: facilitarea ratificării Convenției de la Hong Kong

Evaluarea arată că SRR a avut o contribuție pozitivă la ratificarea Convenției de la Hong Kong. Numărul minim de ratificări necesar pentru intrarea în vigoare a convenției a fost atins în 2023, când aproape 50 % din numărul de ratificări a fost atins prin ratificarea convenției de către statele membre. Pe lângă rezultatele analizei cifrelor privind ratificarea, este clar că, timp de mulți ani, SRR a fost singurul instrument juridic internațional care stabilea cerințe specifice pentru reciclarea navelor și că a fost un criteriu de referință important utilizat de multe părți interesate și autorități din afara UE.

3.2. EFICIENȚA

Pe baza opiniilor și a datelor obținute în urma anchetelor și a interviurilor realizate, se consideră că, în general, costurile punerii în aplicare a cerințelor SRR au fost scăzute până la moderate pe parcursul perioadei de evaluare. Au fost aduse îmbunătățiri concrete instalațiilor incluse pe lista UE, astfel încât acestea să poată funcționa în conformitate cu cerințele SRR, putându-se așadar considera în mod rezonabil că SRR a avut un impact pozitiv asupra sănătății și a mediului. Lipsa unui scenariu de referință clar cu privire la situația în absența SRR și disponibilitatea limitată a datelor cantitative înseamnă că nu este posibil să se efectueze o analiză cost-beneficiu și o monetizare cuantificate pe deplin, rezultatul fiind că la baza concluziilor generale pozitive privind eficiența stau date calitative.

Costurile moderate sunt atribuite autorizării instalațiilor de reciclare a navelor de către statele membre și inspecțiilor navelor. Costurile asociate controalelor statului portului legate de SRR sunt considerate scăzute. Totuși, pentru ca aceste controale să fie eficace, mai multe state membre ale UE au afirmat că sunt necesare mai multe resurse, orientări specifice și instrumente de investigare. Costurile variază de la un stat membru al UE la altul, în primul rând în funcție de importanța transportului naval și a reciclării navelor în statul membru în cauză, dar și de diferitele practici și competențe de asigurare a aplicării dispozițiilor legale,

precum și de resursele alocate pentru punerea în aplicare a SRR. Instalațiile de reciclare din țări terțe raportează costuri ridicate pentru reabilitarea infrastructurii lor și pentru practicile de aliniere a instalațiilor la SSR, precum și de includere a acestor instalații pe lista europeană. Includerea pe listă conferă însă beneficii reputaționale care duc la un impact pozitiv asupra veniturilor și a investițiilor. Pentru armatori, costurile cu inventarele materialelor periculoase variază în funcție de navă și de calitatea serviciului furnizat, însă rămân neglijabile. Impactul economic negativ al SRR asupra armatorilor, legat de pierderea de venituri din vânzarea navelor scoase din uz către instalațiile incluse pe lista UE, nu s-a concretizat, așa cum se preconiza la momentul adoptării SRR, în special din cauza eludării acestuia. Din același motiv, SRR nu a modificat dezavantajele concurențiale ale instalațiilor de reciclare a navelor din UE, întrucât cota UE pe piața reciclării a rămas limitată.

SRR prevede un număr limitat de obligații de raportare, toate acestea fiind analizate și considerate a fi, în linii mari, proporționale. Se depun eforturi pentru a reduce costurile de raportare, de exemplu, pentru a asigura sinergii de raportare cu Convenția de la Hong Kong, în conformitate cu principiul „doar o singură dată”. O modalitate de reducere a sarcinii administrative ar fi creșterea perioadei de valabilitate a includerii pe lista europeană (în prezent, 5 ani, după care aceasta poate fi reînnoită).

3.3. COERENȚA

În ansamblu, SRR este considerat coerent și consecvent la nivel intern. Cu toate acestea, este dificil să se identifice și să se abordeze cazurile de încălcare a acestui regulament din cauza naturii globale și a transparenței limitate a operațiunilor de transport naval și de reciclare, a unui lanț de aprovizionare complex care implică diverse părți interesate și intermediari și a faptului că o navă își poate schimba cu ușurință pavilionul. Astfel este dificil să se identifice o navă destinată reciclării, să se urmărească traseul acesteia și să se tragă la răspundere factorii de decizie efectivi pentru acțiunile lor, ceea ce îngreunează activitatea autorităților de control. Stabilirea regulamentului care se aplică din cauza statutului juridic dual al unei nave scoase din uz, ca deșeu periculos și ca navă, poate fi, de asemenea, problematică. În acest sens, se consideră că, uneori, coerența dintre SRR și Regulamentul privind transferurile de deșeuri[10], ambele regulamente putându-se aplica navelor scoase din uz în funcție de circumstanțe, creează confuzie.

De asemenea, deși SRR este în mare măsură în concordanță cu Convenția de la Hong Kong, deoarece o transpune în dreptul UE, câteva autorități publice și sectorul naval și-au exprimat îngrijorarea cu privire la dificultățile de punere în aplicare care vor apărea odată ce ambele cadre vor intra în vigoare. Armatorii și autoritățile publice indică, de asemenea, inconsecvențe juridice între Convenția de la Hong Kong și Convenția de la Basel privind controlul transportului peste frontiere al deșeurilor periculoase și al eliminării acestora, care trebuie abordate în cadrul forurilor internaționale relevante.

3.4. VALOAREA ADĂUGATĂ A UE

În lipsa unui instrument global specific operațional care să abordeze problemele legate de reciclarea navelor la nivel internațional, marea majoritate a participanților la procesul de consultare au considerat că SRR a reprezentat un cadru al UE foarte necesar pentru punerea în aplicare a Convenției de la Hong Kong în UE.

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

Argumentele cu privire la care este nivelul legislativ (UE sau internațional) cel mai adecvat pentru abordarea aspectelor legate de reciclarea navelor diferă în rândul părților interesate. Părțile interesate din sectorul transportului naval și unele state membre ale UE consideră că această chestiune ar fi mai bine abordată la nivel internațional prin intermediul Convenției de la Hong Kong, subliniind necesitatea unor condiții de concurență echitabile la nivel mondial. Pe de altă parte, argumentele în favoarea continuării activității în acest sens la nivelul UE evidențiază nivelul de ambiție și de control mai ridicat al SRR în comparație cu Convenția de la Hong Kong. La aceste argumente aderă în special ONG-urile, sindicatele și asociațiile din domeniul reciclării navelor.

Părțile interesate menționate sprijină în unanimitate o posibilă revizuire a Convenției de la Hong Kong după intrarea sa în vigoare, ocazie cu care UE ar trebui să promoveze standardele sale mai ridicate la nivelul Organizației Maritime Internaționale. Acest demers implică stabilirea unor cerințe mai stricte în materie de sănătate și de mediu și instituirea unor mecanisme mai solide de monitorizare și control, inclusiv un control independent al conformității instalațiilor de reciclare a navelor cu cerințe adecvate de mediu și de siguranță a lucrătorilor.

3.5. RELEVANȚA

Se preconizează că piața reciclării navelor va înregistra o creștere semnificativă în viitorul apropiat. Prin urmare, necesitatea de a asigura practici de dezmembrare sigure și durabile, precum și de a gestiona și identifica în mod corespunzător materialele periculoase de la bordul navelor va rămâne relevantă.

Relevanța SRR ar trebui, de asemenea, evaluată din perspectiva politicilor și a cadrelor de reglementare ale UE care au evoluat considerabil de la adoptarea regulamentului SRR. Punând accentul pe gestionarea și stocarea rațională din punct de vedere ecologic a materialelor și a deșeurilor periculoase, generând o mai bună eficiență energetică și o utilizare mai eficientă a resurselor prin reciclarea materialelor (în special a deșeurilor siderurgice), SRR este în concordanță cu obiectivele Pactului verde al UE, ale Planului de acțiune privind economia circulară, ale Planului de acțiune privind reducerea la zero a poluării, ale Comunicării privind economia albastră durabilă și ale tranziției verzi în cadrul taxonomiei UE.

Cu toate acestea, părțile interesate consideră, în general, că SRR nu contribuie suficient la strategia industrială a UE, inclusiv la asigurarea unei industrii siderurgice competitive a UE, și că SRR are potențialul de a juca un rol mai important în decarbonizarea sectorului transportului naval. Creșterea gradului de reciclare a navelor în UE și în consecință recuperarea pe o scară mai mare a deșeurilor siderurgice rezultate din reciclarea navelor ar putea oferi o aprovizionare constantă cu fier vechi de înaltă calitate, pe care industria siderurgică din UE ar putea să îl utilizeze ca materie primă pentru a-și atinge obiectivele de decarbonizare. Aceste aspecte sunt deosebit de relevante în contextul viitorului Pact pentru o industrie curată, al Strategiei maritime industriale și al Planului de acțiune privind industria siderurgică. În fine, unele părți interesate consideră că SRR nu integrează suficient abordarea din perspectiva ciclului de viață în reciclarea navelor, prin proiectarea „cradle-to-cradle” și un pașaport cuprinzător al materialelor pentru fiecare navă.

4. ÎNVĂȚĂMINTE DESPRINSE

Având în vedere că eficacitatea SRR este subminată în mod considerabil de schimbarea pavilionului, ar trebui să se ia în considerare modul de abordare a acestei probleme, astfel încât dispozițiile-cheie ale SRR să poată fi puse în aplicare în mod eficace. Acest lucru este esențial pentru atingerea obiectivului central actual al SRR de a se asigura că navele aflate sub pavilion UE sunt dezmembrate în instalații sigure și ecologice. În acest context, este crucial să se clarifice modul în care se stabilește dacă o navă este destinată reciclării sau dacă devine deșeu, pe de o parte, și cine este armatorul responsabil, pe de altă parte, având în vedere rolul pe care cumpărătorii care plătesc în numerar îl joacă în prezent în comercializarea navelor scoase din uz. Ar trebui avute apoi în vedere mecanisme adecvate pentru a-i împiedica pe armatorii de nave sub pavilion UE să eludeze obligația de reciclare a acestor nave în instalațiile incluse pe lista UE. Ar putea fi luate în considerare diferite opțiuni în această privință. Una dintre ele ar putea fi continuarea eforturilor de dezvoltare a unui stimulent financiar, astfel cum se menționează la articolul 29 din SRR. Acesta ar putea lua forma unei licențe de reciclare a navelor pentru toate navele care fac escală într-un port din UE, reducând decalajul de venituri dintre dezmembrarea în instalațiile incluse pe lista UE și dezmembrarea în instalații care nu funcționează în condiții de siguranță și în mod ecologic. O altă opțiune ar putea fi aplicarea conceptului de „beneficiar real” al unei nave în locul armatorului înregistrat care are legătură cu pavilionul unei țări. Ambele idei au dat naștere unor opinii polarizate în rândul părților interesate. Impactul unor astfel de măsuri sensibile în temeiul SRR merită o analiză specifică într-un alt context.

Posibilitatea de a actualiza dispozițiile Convenției de la Hong Kong, în baza dispozițiilor SRR, este considerată de asociațiile de armatori și de unele state membre ale UE ca un posibil demers promițător în vederea unor standarde globale mai ambițioase și armonizate în materie de reciclare a navelor.

În același timp, ar putea fi avută în vedere, de asemenea, clarificarea standardelor SRR pentru a asigura condiții de concurență echitabile pentru instalațiile din UE. Acest demers ar putea presupune, de exemplu, elaborarea unor criterii suplimentare și/sau mai specifice pentru evaluarea operațiunilor de gestionare a deșeurilor și de recuperare a oțelului, punerea în aplicare a unor măsuri eficace de control al poluării și utilizarea unor tehnologii și metode mai curate de dezmembrare și reciclare.

Conform evaluării, SRR și lista europeană au fost eficace în asigurarea unei capacități suficiente pentru dezmembrarea navelor care intră în domeniul său de aplicare (inclusiv a navelor care și-au schimbat pavilionul în anul anterior dezmembrării). Cu toate acestea, evaluarea concluzionează, de asemenea, că trebuie să continue sporirea capacității pentru a putea satisface cererea de reciclare a navelor, care se preconizează că va crește semnificativ în următorii 10 ani.

Pentru a avea inventare mai calitative și mai fiabile ale materialelor periculoase, ar trebui să se ia în considerare modul în care poate fi consolidat întregul lanț de responsabilități: de la calificările experților care pregătesc inventare ale materialelor periculoase și de la modul în care se obține declarația privind materialele și declarația de conformitate a furnizorilor până la orientările metodologice și instrumentele de investigare necesare pentru efectuarea unor controale eficace în temeiul SRR.

Pentru a pune în aplicare în mod corespunzător SRR, toate statele membre ale UE ar trebui să aibă prevăzute dispoziții specifice privind sancțiunile pentru încălcarea regulamentului și să se asigure că sancțiunile sunt suficient de severe pentru a descuraja neconformitatea. Interacțiunea SRR cu alte instrumente juridice trebuie, de asemenea, clarificată. Pentru a evita o sarcină administrativă inutilă odată cu intrarea în vigoare a Convenției de la Hong Kong, ar trebui să se ia în considerare modul de raționalizare a cerințelor de raportare sau de certificare ce decurg din coexistența SRR și a Convenției de la Hong Kong.

În fine, orice revizuire viitoare ar putea evalua în continuare oportunitatea ca SRR să devină mai relevant pentru ambițiile UE în ceea ce privește competitivitatea, reziliența și neutralitatea climatică a UE, inclusiv prin utilizarea eficientă și circulară a resurselor.