COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.2.2025
COM(2025) 52 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU CONSEIL ET AU PARLEMENT EUROPÉEN

sur l'application du règlement (UE) nº 1257/2013 du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relatif au recyclage des navires et modifiant le règlement (CE) nº 1013/2006 et la directive 2009/16/CE

{SWD(2025) 40 final}

1. INTRODUCTION

Le démantèlement des navires contribue largement à l'économie circulaire, car il conduit au réemploi, à la préparation en vue du réemploi et au recyclage de grandes quantités de ressources précieuses (en particulier l'acier fin, qui représente généralement entre 75 % et 85 % du poids d'un navire, ainsi que d'autres métaux et équipements). Cependant, les navires contiennent également de grandes quantités de substances dangereuses telles que l'amiante, les polychlorobiphényles (PCB), les métaux lourds, le pétrole, le mercure et des substances appauvrissant la couche d'ozone. Si elles ne sont pas manipulées, enlevées et éliminées de façon sûre et écologiquement rationnelle, ces substances présentent des risques importants tant pour la santé humaine que pour l'environnement.

L'objectif du règlement de l'Union relatif au recyclage des navires (ci-après le «règlement»)[1] est de prévenir, de réduire et d'éliminer les effets dommageables sur la santé humaine et sur l'environnement liés au recyclage des navires battant pavillon d'un État membre. Avant l'adoption du règlement, 95 % du volume des grands navires battant pavillon européen et appartenant à l'Union étaient démantelés en dehors de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE)[2], principalement en Asie du Sud (Inde, Bangladesh et Pakistan) selon la méthode de l'«échouage».

Le règlement atteint son but en poursuivant trois objectifs spécifiques: i) veiller à ce que les navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE soient démantelés dans des installations sûres et écologiquement rationnelles; ii) assurer une gestion appropriée des matières dangereuses à bord des navires; et iii) faciliter la ratification de la convention internationale de Hong Kong de 2009 de l'Organisation maritime internationale (OMI) sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (ci-après la «convention de Hong Kong»)[3]. Le règlement contient des dispositions qui vont au-delà de la convention de Hong Kong, comprenant une obligation pour les propriétaires de navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union de veiller à ce que leurs navires ne soient recyclés que dans des installations répertoriées par la Commission comme satisfaisant aux exigences du règlement en matière de protection de l'environnement et de la santé humaine. Le règlement porte sur les navires de mer d'une jauge brute supérieure à 500[4].

Le règlement contient une clause de réexamen imposant à la Commission européenne, d'ici cinq ans après la date d'application du règlement[5], «*[de soumettre] au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application du présent règlement, accompagné, le cas échéant, de propositions législatives, afin de veiller à ce que ses objectifs soient atteints et que son incidence soit assurée et justifiée*». Conformément à cette clause, la Commission a lancé un processus d'évaluation du règlement[6]. Le présent rapport, accompagné du document de travail des services de la Commission sur l'évaluation du règlement, est le résultat de ce

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

[2] Analyse d'impact de 2012. 74 % en Inde, au Pakistan et au Bangladesh, 22 % en Chine, sur base du tonnage brut, données de 2009.

[3] La convention de Hong Kong entrera en vigueur en juin 2025.

[4] Son champ d'application est semblable au champ d'application de la convention de Hong Kong. Sont exclus les navires de guerre, les autres navires affectés à un service public non commercial et les navires qui sont exploités pendant toute leur vie uniquement dans des eaux relevant de la souveraineté ou de la juridiction de l'État membre dont ils battent pavillon.

[5] La date d'application générale du règlement étant le 31.12.2018, comme le prévoit l'article 32, paragraphe 1, point b), soit d'ici le 31.12.2023.

[6] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13377-Reglement-de-lUE-relatif-au-recyclage-des-navires-evaluation_fr.

processus. Le cas échéant, la Commission pourrait présenter une proposition de révision ultérieure du règlement, étayée par une analyse d'impact conformément aux lignes directrices et à la boîte à outils de la Commission pour une meilleure réglementation[7].

2. MÉTHODOLOGIE

Le rapport et l'évaluation qui l'accompagne reposent sur une vaste consultation des parties prenantes. Il s'agit notamment d'une consultation publique, d'enquêtes ciblées et d'entretiens (avec des parties intéressées spécialistes du domaine et avec les États membres), d'un atelier de parties prenantes et d'une discussion au sein du groupe d'experts de la Commission sur le recyclage des navires. Un large éventail de parties prenantes y ont contribué, notamment des autorités d'États membres, des organisations non gouvernementales (ONG) et des organismes de recherche, les parties prenantes du secteur et leurs associations (par exemple, des propriétaires de navires et des sociétés gestionnaires de navires, des installations de recyclage de navires, des industries sidérurgiques), des sociétés de classification, des bureaux d'études et des établissements financiers. Les analyses bibliographiques, les bases de données et les textes juridiques ont également été largement utilisés pour recueillir des expertises et des informations complémentaires.

Le présent rapport se fonde également sur les rapports des États membres requis en vertu de l'article 21, paragraphe 2, du règlement couvrant la première période triennale de rapport 2019-2022. L'annexe IX de l'évaluation met à disposition le contenu du rapport pour 2019-2022 et fournit un résumé, conformément à l'article 21, paragraphes 2 et 3.

L'évaluation a été réalisée conformément aux principes et à la méthodologie du programme «Mieux légiférer» de la Commission, sur la base de cinq critères établis: efficacité, efficience, pertinence, cohérence et valeur ajoutée européenne. Des contractants externes ont réalisé une étude d'appui pour le rapport d'évaluation.

Les conclusions de l'évaluation sont principalement le résultat d'une approche qualitative, compte tenu du manque de données quantitatives exhaustives sur les avantages et les coûts. Les données quantitatives sur les effets du règlement sur la santé des travailleurs et sur la pollution des environnements côtiers et marins sont limitées en raison du manque de transparence du secteur du recyclage des navires. En outre, les données spécifiques sur les différents chantiers navals couvrant la période précédant l'application sont souvent insuffisantes et il n'est pas facile d'opérer une distinction entre les effets du règlement et les incidences découlant de nombreux facteurs externes. Des obligations de déclaration plus efficaces, assorties d'une méthodologie et d'indicateurs harmonisés, seraient donc nécessaires pour réaliser une évaluation plus quantitative du règlement.

La période d'évaluation s'étend de janvier 2013 à décembre 2023. Étant donné que la plupart des exigences du règlement ont commencé à s'appliquer le 31 décembre 2018, décembre 2018 a été utilisé comme principal point de comparaison. L'évaluation porte sur les États membres et les pays de l'Espace économique européen, ainsi que sur les effets du règlement sur les pratiques de recyclage des navires dans les pays tiers.

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

3. CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION

Les conclusions de l'évaluation montrent que le règlement a, dans une large mesure, atteint tous ses objectifs par rapport à ce qui aurait pu être attendu si l'Union n'était pas intervenue dans ce domaine. L'efficacité du règlement a toutefois été compromise de manière sensible par la pratique des propriétaires de navires passant du pavillon d'un État membre au pavillon d'un pays tiers peu avant que le navire ne soit recyclé et, dans une moindre mesure, par la mise en œuvre insuffisante des mesures relatives à l'inventaire des matières dangereuses. Le présent rapport expose les principales conclusions de l'évaluation et recense des points à améliorer.

3.1. EFFICACITE

Premier objectif: veiller à ce que les navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE soient démantelés dans des installations sûres et écologiquement rationnelles

Le principal objectif opérationnel du règlement est qu'à la fin de leur vie, les navires battant le pavillon d'un État membre soient démantelés dans des installations agréées par l'Union et figurant sur la liste européenne des installations de recyclage de navires. Pour être inscrite sur cette liste, une installation de recyclage de navires doit satisfaire aux exigences du règlement en matière de sécurité et d'environnement. Pour les installations de l'Union, les autorités nationales compétentes doivent vérifier que ces exigences sont respectées et, si tel est le cas, indiquer à la Commission que l'installation en question devrait être répertoriée. Les installations de recyclage de navires de pays tiers doivent présenter à la Commission une demande d'inscription sur la liste européenne des installations de recyclage de navires. La Commission évalue la manière dont ces installations satisfont aux exigences du règlement, y compris au moyen d'inspections sur place, avant de décider de les inscrire ou non sur la liste. La première liste européenne des installations de recyclage de navires a été adoptée en décembre 2016, et comprend 18 installations situées dans l'Union. À la fin de la période d'évaluation, la 12e édition de la liste[8] recensait 45 installations de recyclage de navires, dont 35 en Europe (Union, Norvège et Royaume-Uni), neuf en Turquie et une aux États-Unis. Les demandes provenant d'autres installations, situées notamment en Inde, sont en cours d'évaluation.

Dans l'ensemble, l'inscription de ces installations sur la liste européenne et la perspective d'y adhérer pour les demandeurs, en liaison avec les mécanismes de contrôle dotés d'une surveillance indépendante, ont contribué à renforcer les normes environnementales et sociales en ce qui concerne les pratiques de recyclage des navires. Les rapports de plus de 55 inspections réalisées par la Commission de 25 installations dans le monde constituent une source précieuse d'informations[9] à cet égard, notamment en ce qui concerne l'atténuation des externalités qui retentissent sur l'industrie. La liste européenne constitue également un point de référence pour des pratiques durables en matière de recyclage des navires à l'intérieur et à l'extérieur de l'Union.

L'efficacité du règlement a toutefois été considérablement compromise par la pratique d'entreprises de l'Union qui réimmatriculent les navires peu de temps avant leur recyclage. Ces navires réimmatriculés ne sont plus soumis au règlement et peuvent être recyclés n'importe où, une fois qu'ils deviennent des déchets en dehors de l'Union. Dans la plupart des cas, ils sont démantelés en Asie du Sud. En 2023, alors que la part des navires battant le

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

pavillon d'un État membre de l'Union représentait environ 13 % de la flotte mondiale, le pourcentage de navires en fin de vie battant pavillon d'un État membre de l'Union au moment du recyclage était inférieur à 7 % par rapport au nombre de navires recyclés à l'échelle mondiale.

Le principal facteur déterminant lorsque les compagnies maritimes choisissent une installation de recyclage de navires est le prix proposé par celle-ci pour le démantèlement de leurs navires. Les prix proposés par les installations d'Asie du Sud ont été constamment plus élevés que dans le reste du monde en raison i) de l'absence d'internalisation des coûts environnementaux et sociaux (externalités) des pratiques de recyclage des navires dans ces installations; et ii) de leur capacité à proposer des prix élevés pour la ferraille d'acier, compte tenu de la forte demande de leur secteur de la construction et du recours au relaminage pour le traitement de la ferraille d'acier, moins cher que d'autres formes de recyclage de l'acier généralement utilisées ailleurs.

Dans ce contexte, malgré la prise de conscience accrue de la responsabilité sociale et environnementale et le fait que la liste européenne prévoie une capacité suffisante pour traiter les navires en fin de vie battant pavillon d'un État membre de l'Union, de nombreux navires appartenant à des compagnies maritimes de l'Union ne sont pas démantelés dans des installations de recyclage de navires figurant sur la liste européenne. En raison de la réimmatriculation juste avant le recyclage, il est souvent impossible de faire respecter les dispositions du règlement quant à l'obligation qui incombe aux propriétaires de navires de faire démanteler le navire dans une installation figurant sur la liste européenne.

Deuxième objectif: assurer une gestion appropriée des matières dangereuses à bord des navires

Les compagnies maritimes sont tenues d'établir un inventaire des matières dangereuses pour chacun de leurs navires. La qualité et l'exhaustivité de l'inventaire sont essentielles pour garantir des pratiques de démantèlement sûres et durables. Toutefois, les données déclarées sur une base volontaire au cours de la période 2021-2023 concernant les inspections de contrôle par l'État du port liées au règlement qui ont vérifié l'inventaire des matières dangereuses montrent que 45 % des navires inspectés ne respectaient pas le règlement et que, dans la plupart de ces cas, il n'existait ni certificat d'inventaire ni document équivalent pour les navires battant pavillon d'un pays tiers. Cependant, le certificat d'inventaire des matières dangereuses est généralement disponible au stade du recyclage, lors de la remise à l'installation de recyclage de navires afin de faciliter le démantèlement du navire concerné. Néanmoins, la qualité et l'exhaustivité des inventaires de matières dangereuses sont souvent insuffisantes. Il est donc généralement admis que ces inventaires doivent être plus fiables.

Troisième objectif: faciliter la ratification de la convention de Hong Kong

L'évaluation montre que le règlement a apporté une contribution positive à la ratification de la convention de Hong Kong. Le nombre minimal de ratifications pour déclencher son entrée en vigueur a été atteint en 2023, dont près de la moitié par les États membres. Outre ce qui ressort de l'analyse des chiffres concernant les ratifications, il est clair que, depuis de nombreuses années, le règlement est le seul instrument juridique international fixant des exigences spécifiques en matière de recyclage des navires et qu'il s'agit d'un critère de référence important utilisé par de nombreuses parties prenantes et autorités en dehors de l'Union.

3.2. EFFICIENCE

Sur la base des avis et des données issus des enquêtes et des entretiens réalisés, les coûts de mise en œuvre des exigences du règlement sont considérés comme ayant été généralement faibles à modérés au cours de la période d'évaluation. Des améliorations concrètes ont été apportées aux installations figurant sur la liste de l'Union, afin qu'elles puissent mener leurs activités conformément aux exigences du règlement, de sorte qu'il est raisonnable de penser que le règlement a eu une incidence positive sur la santé et l'environnement. En l'absence d'un scénario de base clair sur ce qui se serait passé en l'absence du règlement et en raison de la disponibilité limitée de données quantitatives, il n'est pas possible de procéder ni à une analyse coûts-avantages ni à une monétisation entièrement quantifiées, dès lors les conclusions globalement positives en matière d'efficience reposent en grande partie sur des données qualitatives.

Des coûts modérés sont imputés aux autorisations des installations de recyclage de navires par les États membres et aux visites de navires. Les coûts associés aux contrôles par l'État du port en lien avec le règlement sont considérés comme faibles. Pour que ces contrôles soient efficaces, plusieurs États membres de l'Union ont néanmoins déclaré que des ressources supplémentaires, des orientations spécifiques et des outils d'enquête étaient nécessaires. Les coûts varient d'un État membre de l'Union à l'autre, en fonction, tout d'abord, de l'importance du transport maritime et du recyclage de navires dans l'État membre en question, mais également des différentes pratiques et compétences en matière d'application, ainsi que des ressources allouées à la mise en application du règlement. Les installations de recyclage situées dans les pays tiers font état de coûts élevés pour la modernisation de leurs infrastructures et de leurs pratiques aux fins de leur conformité au regard du règlement et de leur inscription sur la liste européenne. Toutefois, l'inscription sur la liste confère des avantages en matière de réputation qui ont une incidence positive sur les recettes et les investissements. Pour les propriétaires de navires, les coûts liés aux inventaires des matières dangereuses varient en fonction du navire et de la qualité du service fourni, mais ils restent négligeables. L'incidence économique négative du règlement sur les propriétaires de navires, liée à la perte de revenus résultant de la vente de navires en fin de vie à des installations inscrites sur la liste de l'Union, ne s'est pas concrétisée comme prévu au moment de l'adoption du règlement, notamment en raison de son contournement. Pour la même raison, le règlement n'a pas modifié les désavantages concurrentiels des installations de recyclage de navires de l'Union, étant donné que la part de l'Union sur le marché du recyclage demeure limitée.

Le règlement fixe un nombre limité d'obligations de déclaration, qui ont toutes été analysées et jugées globalement proportionnées. Des efforts sont déployés pour réduire les coûts de déclaration, par exemple pour garantir des synergies avec la convention de Hong Kong conformément au principe «une fois pour toutes». Un moyen de réduire la charge administrative consisterait à accroître la durée de validité de l'inscription sur la liste européenne (actuellement de cinq ans, après quoi celle-ci peut être renouvelée).

3.3. COHERENCE

Dans l'ensemble, le règlement est considéré comme présentant une cohérence interne. Toutefois, il est difficile de détecter les infractions à ce dernier et d'y remédier en raison de la nature mondiale et de la transparence limitée des opérations de transport et de recyclage, de la complexité d'une chaîne d'approvisionnement associant diverses parties prenantes et intermédiaires et de la facilité avec laquelle il est possible de changer le pavillon d'un navire. Il est donc difficile d'identifier un navire destiné à être recyclé, de retracer son itinéraire et de

demander aux décideurs effectifs de rendre compte de leurs actions, ce qui complique la tâche des autorités chargées de faire appliquer la législation. Déterminer quel règlement s'applique en raison du double statut juridique d'un navire en fin de vie en tant que déchet dangereux et en tant que navire peut également poser problème. À cet égard, la cohérence entre le règlement relatif au recyclage des navires et le règlement relatif aux transferts de déchets[10], qui peuvent tous deux s'appliquer aux navires en fin de vie selon les circonstances, est parfois également perçue comme déconcertante.

En outre, bien que le règlement relatif au recyclage des navires coïncide en grande partie avec la convention de Hong Kong, puisqu'il transpose celle-ci dans le droit de l'Union, quelques autorités publiques et le secteur du transport maritime sont préoccupés par les difficultés de mise en œuvre qui se poseront une fois les deux cadres en vigueur. Les propriétaires de navires et les autorités publiques font également état d'incohérences juridiques entre la convention de Hong Kong et la convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontières de déchets dangereux et de leur élimination, qui doivent être traitées dans les enceintes internationales compétentes.

3.4. VALEUR AJOUTEE EUROPEENNE

En l'absence d'un instrument opérationnel spécifique à l'échelle mondiale pour résoudre les problèmes liés au recyclage des navires au niveau international, une grande majorité des participants au processus de consultation a estimé que le règlement offrait un cadre européen indispensable à la mise en œuvre de la convention de Hong Kong dans l'Union.

Les arguments concernant le niveau de législation (de l'Union ou international) le plus approprié pour traiter les questions de recyclage des navires diffèrent entre les parties prenantes. Les parties prenantes du secteur du transport maritime et certains États membres de l'Union estiment que ces questions seraient mieux traitées au niveau international par la convention de Hong Kong, mettant l'accent sur la nécessité de créer des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale. Par ailleurs, les arguments en faveur de la poursuite des travaux à ce sujet au niveau de l'Union mettent en exergue un niveau d'ambition et de contrôle plus élevé du règlement par rapport à celui de la convention de Hong Kong. Ces arguments sont notamment soutenus par des ONG, des syndicats et des associations de recyclage des navires.

Ces parties prenantes sont unanimement favorables à une éventuelle révision de la convention de Hong Kong après son entrée en vigueur, par laquelle l'Union devrait promouvoir ses normes plus strictes au niveau de l'OMI. Il s'agit notamment de fixer des exigences plus strictes en matière de santé et d'environnement et de mettre en place des mécanismes de surveillance et de contrôle plus rigoureux, y compris un contrôle indépendant de la conformité des installations de recyclage de navires au regard des exigences appropriées en matière d'environnement et de sécurité des travailleurs.

3.5. PERTINENCE

Le marché du recyclage des navires devrait connaître une croissance substantielle dans un avenir proche. La nécessité de garantir des pratiques de démantèlement sûres et durables,

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

ainsi qu'une gestion et une identification appropriées des matières dangereuses à bord des navires, demeurera donc pertinente.

La pertinence du règlement devrait également être évaluée au regard de l'environnement politique et réglementaire de l'Union, qui a considérablement évolué depuis l'adoption du règlement. En mettant l'accent, comme il le fait, sur la gestion et le stockage écologiquement rationnels des matières dangereuses et des déchets, ce qui permet d'accroître l'efficacité énergétique et l'utilisation efficace des ressources grâce au recyclage des matériaux (en particulier la ferraille d'acier), le règlement est conforme aux objectifs du pacte vert pour l'Europe, du plan d'action en faveur de l'économie circulaire, du plan d'action «zéro pollution», de la communication sur une économie bleue durable et de la transition écologique dans le cadre de la taxinomie de l'UE.

Toutefois, les parties prenantes estiment généralement que le règlement ne contribue pas suffisamment à la stratégie industrielle de l'Union, notamment la garantie de la compétitivité de l'industrie de l'acier de l'Union, et qu'il a le potentiel requis pour jouer un rôle plus important dans la décarbonation du transport maritime. L'augmentation du recyclage des navires dans l'Union, assortie d'une hausse équivalente de l'utilisation de ferraille d'acier issue du recyclage des navires, pourrait permettre un approvisionnement constant en ferraille de bonne qualité, que l'industrie de l'acier de l'Union pourrait utiliser comme matière première pour atteindre ses objectifs de décarbonation. Ces aspects revêtent une importance particulière dans le contexte du pacte pour une industrie propre, de la stratégie maritime industrielle et du plan d'action pour l'acier à venir. Enfin, certaines parties prenantes estiment que le règlement n'intègre pas suffisamment l'approche fondée sur le cycle de vie dans le recyclage des navires, au moyen d'une conception permettant un recyclage permanent et d'un passeport complet des matériaux pour chaque navire.

4. ENSEIGNEMENTS TIRES

Étant donné que l'efficacité du règlement est considérablement compromise par la réimmatriculation, il convient de réfléchir à la manière de résoudre ce problème afin que les principales dispositions du règlement puissent être effectivement mises en œuvre. Cette réflexion est essentielle pour atteindre l'objectif principal actuel du règlement, qui est de veiller à ce que les navires battant le pavillon d'un État membre de l'UE soient démantelés dans des installations sûres et écologiquement rationnelles. Dans ce contexte, il est essentiel de préciser comment il est déterminé qu'un navire est destiné à être recyclé ou à devenir un déchet, d'une part, et qui est le propriétaire responsable, d'autre part, compte tenu du rôle que jouent actuellement les acheteurs au comptant (*cash buyers*) dans les transactions concernant les navires en fin de vie. Des mécanismes appropriés devraient alors être envisagés pour empêcher les propriétaires de navires battant le pavillon d'un État membre de l'Union de contourner les obligations qui leur incombent de faire recycler ces navires dans des installations inscrites sur la liste de l'Union. Différentes options pourraient être envisagées à cet égard. Il pourrait s'agir de poursuivre les travaux sur la conception d'une incitation financière telle que visée à l'article 29 du règlement. Une licence de recyclage des navires pourrait être envisagée pour tous les navires faisant escale dans un port de l'Union, ce qui permettrait de combler l'écart de recettes entre le démantèlement dans les installations inscrites sur la liste de l'Union et les installations qui n'opèrent pas de manière sûre et écologiquement rationnelle. Une autre option pourrait consister à appliquer la notion de

«bénéficiaire effectif» d'un navire au lieu du propriétaire enregistré en lien avec le pavillon d'un pays. Ces deux idées ont donné lieu à une polarisation des points de vue des parties prenantes. L'incidence de ces mesures sensibles au titre du règlement mérite une analyse spécifique dans un autre contexte.

La possibilité de mettre à niveau les dispositions de la convention de Hong Kong, sur la base des dispositions du règlement, est considérée par les associations de propriétaires de navires et par certains États membres de l'Union comme une étape prometteuse vers des normes mondiales plus ambitieuses et harmonisées en matière de recyclage des navires.

Dans le même temps, il pourrait également être envisagé de clarifier les normes établies par le règlement afin de garantir des conditions de concurrence équitables pour les installations de l'Union. Il pourrait s'agir, par exemple, de fixer des critères supplémentaires et/ou plus spécifiques pour évaluer les opérations de gestion des déchets et de récupération de l'acier, de mettre en œuvre des mesures efficaces de lutte contre la pollution et d'utiliser des technologies et méthodes de démantèlement et de recyclage plus propres.

L'évaluation montre que le règlement et sa liste européenne ont permis de garantir une capacité suffisante pour le démantèlement des navires relevant de son champ d'application (y compris les navires qui ont changé leur pavillon au cours de l'année précédant le démantèlement). Toutefois, elle conclut également que la capacité doit continuer de croître pour pouvoir répondre à la demande de recyclage des navires qui devrait augmenter de manière sensible au cours des dix prochaines années.

Afin de disposer d'inventaires plus qualitatifs et plus fiables des matières dangereuses, il convient d'examiner comment renforcer l'ensemble de la chaîne de responsabilités: des qualifications des experts préparant les inventaires des matières dangereuses et de la manière dont la déclaration des matériaux et la déclaration de conformité des fournisseurs sont obtenues aux orientations méthodologiques et aux outils d'enquête nécessaires à la réalisation de contrôles efficaces au titre du règlement.

Pour faire appliquer correctement le règlement, tous les États membres de l'Union devraient mettre en place des dispositions spécifiques sur les sanctions applicables en cas de violation de ce règlement et veiller à ce que ces sanctions soient suffisamment sévères pour décourager le non-respect. L'interaction du règlement avec d'autres instruments juridiques doit également être clarifiée. Afin d'éviter une charge administrative inutile une fois la convention de Hong Kong entrée en vigueur, il convient d'examiner comment rationaliser les exigences en matière de déclaration ou de certification découlant de la coexistence du règlement et de la convention de Hong Kong.

Enfin, toute future révision pourrait évaluer plus avant la possibilité de rendre le règlement plus pertinent pour les ambitions de l'Union européenne en matière de compétitivité, de résilience et de neutralité climatique de l'Union, y compris par une utilisation efficace et circulaire des ressources.