



C/2025/6548

5.12.2025

**Motivazione del Consiglio: posizione del Consiglio in prima lettura in vista dell'adozione del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'Agenzia europea per la sicurezza marittima e che abroga il regolamento (CE) n. 1406/2002**

(C/2025/6548)

**I. INTRODUZIONE**

1. Nell'ambito del pacchetto sulla sicurezza marittima <sup>(1)</sup>, il 1° giugno 2023 la Commissione ha presentato al Parlamento europeo e al Consiglio la proposta legislativa in oggetto.
2. Il Consiglio ha concordato un *orientamento generale* il 18 giugno 2024 <sup>(2)</sup>.
3. Il Parlamento europeo ha adottato la sua posizione in prima lettura il 12 marzo 2024. Per la decima legislatura del Parlamento, Sérgio Humberto (PPE, Portogallo) è stato nominato relatore.
4. I negoziati sono iniziati con un primo trilogio il 19 novembre 2024, seguito da un secondo trilogio il 20 maggio 2025. Durante il secondo trilogio del 20 maggio 2025, i negoziatori hanno raggiunto un accordo politico.
5. Il 4 giugno 2025 il Coreper ha analizzato il testo di compromesso finale in vista di un accordo e lo ha confermato.
6. Il 24 giugno 2025 la presidente della commissione TRAN ha inviato una lettera alla presidenza del Coreper confermando che, qualora il Consiglio approvasse in prima lettura il testo concordato, dopo la messa a punto giuridico-linguistica, il Parlamento approverebbe la posizione del Consiglio in seconda lettura.

**II. OBIETTIVO**

7. I principali obiettivi della revisione sono:
  - a. fissare e rispecchiare maggiormente i compiti e gli obiettivi attuali dell'Agenzia, affinché abbia l'obbligo giuridico di realizzarli e sostenere gli Stati membri e la Commissione prestando la necessaria assistenza tecnica, operativa e scientifica per garantire la sicurezza e la protezione marittime e sostenere la transizione verde e digitale del settore;
  - b. garantire che il mandato dell'EMSA sia adeguato alle esigenze future, accordando una flessibilità sufficiente per integrare nuovi compiti che rispondano alle esigenze in continua evoluzione del settore marittimo, e
  - c. garantire che l'Agenzia disponga di risorse umane e finanziarie adeguate per svolgere il suo ruolo.

**III. ANALISI DELLA POSIZIONE DEL CONSIGLIO IN PRIMA LETTURA**

**1. Contesto procedurale**

8. Sulla base della proposta della Commissione, il Parlamento e il Consiglio hanno condotto negoziati al fine di concordare la posizione del Consiglio in prima lettura, consentendo un accordo rapido in seconda lettura. Il testo del progetto di posizione del Consiglio rispecchia pienamente il compromesso raggiunto tra i due colegislatori.

**2. Sintesi delle principali questioni**

9. La posizione del Consiglio in prima lettura sui vari elementi di riforma, previo accordo tra i colegislatori, è illustrata in appresso.

<sup>(1)</sup> Doc. 10160/23.

<sup>(2)</sup> Doc. 10828/24.

10. Per quanto riguarda la «parte tecnica» del regolamento (articoli da 1 a 13), gli obiettivi principali del Consiglio sono garantire che l'Agenzia si concentri sulla fornitura di sostegno agli Stati membri e alla Commissione affinché attuino correttamente la legislazione *vigente* dell'Unione, evitare la duplicazione degli sforzi e far sì che l'Agenzia utilizzi in modo efficiente le proprie risorse. Le modifiche apportate alla proposta della Commissione mirano principalmente a semplificare il testo e a renderlo meno particolareggiato, garantendo in tal modo flessibilità e un mandato adeguato alle esigenze future.
11. Il Consiglio ha mantenuto ampiamente la posizione assunta nell'*orientamento generale* sui compiti proposti relativi alle navi marittime autonome di superficie (MASS) e alle emissioni di NOx, trattandosi di elementi che esulano dalla competenza dell'UE (rispettivamente articoli 4 e 5). Il Consiglio ha accettato varie integrazioni del Parlamento in relazione all'uso di combustibili alternativi nel trasporto marittimo, entro i limiti della vigente normativa dell'UE in materia (regolamento FuelEU Maritime<sup>(3)</sup>) (articoli 4 e 6). Nel contempo, i compiti connessi all'attuazione della Convenzione sul lavoro marittimo<sup>(4)</sup> sono ora limitati agli elementi già inclusi nella direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo<sup>(5)</sup> (articolo 4).
12. Il Consiglio ha mantenuto la posizione assunta nell'*orientamento generale* e ha previsto tre nuovi compiti per l'Agenzia: l'aspetto più importante è che l'EMSA potrà ora fornire sostegno alla Commissione, alle autorità nazionali e agli organismi dell'Unione competenti nell'attuazione delle misure restrittive dell'Unione (ossia le sanzioni, in particolare per quanto riguarda i dati sui movimenti delle navi che rientrano nel regime di sanzioni) (articolo 8). Al tempo stesso, elaborerà e aggiornerà una valutazione dei rischi per tutti i bacini marittimi europei che fungerà solamente da base per l'ubicazione delle navi di intervento contro l'inquinamento da idrocarburi e da sostanze chimiche dell'Agenzia al fine di sostenere gli Stati membri nelle attività di intervento contro l'inquinamento dell'ambiente marino (articolo 5). Infine, l'Agenzia potrà anche effettuare ispezioni in loco per conto della Commissione, conformemente al regolamento (UE) n. 1257/2013, negli impianti di riciclaggio nei paesi terzi, se la Commissione decide di delegare tale compito all'Agenzia (articolo 5).
13. Per quanto riguarda un compito, vale a dire le visite dell'Agenzia presso gli Stati membri e le ispezioni (articolo 10), il Consiglio è andato incontro al Parlamento e alla Commissione convenendo di rivedere la posizione assunta nell'*orientamento generale* relativa alla stesura di un elenco chiuso di atti giuridici in base ai quali tali visite e ispezioni possono avere luogo. Il Consiglio ha accettato che le visite dell'EMSA presso gli Stati membri si concentrino sull'attuazione del pertinente diritto dell'Unione in materia di sicurezza marittima e di prevenzione dell'inquinamento, a condizione che la Commissione deleghi tale compito all'Agenzia.
14. Infine, per quanto riguarda i compiti dell'Agenzia in materia di relazioni internazionali (articolo 11), il Consiglio ha convenuto di dare al direttore esecutivo la possibilità di distaccare personale presso la delegazione dell'Unione nel Regno Unito, previo accordo della Commissione e del consiglio di amministrazione, al fine di sostenere gli Stati membri e la Commissione europea nelle attività connesse alla loro partecipazione ai lavori dell'Organizzazione marittima internazionale.
15. Nella parte di testo relativa alla «governance» (articoli da 14 a 45), il Consiglio mira a garantire che sia preservato l'equilibrio istituzionale tra gli Stati membri e la Commissione nella governance dell'Agenzia.
16. Varie questioni sono state esaminate in dettaglio con il Parlamento e la Commissione: il valore aggiunto della creazione di un nuovo comitato esecutivo, il peso relativo della Commissione nel consiglio di amministrazione (numero di rappresentanti della Commissione), le modalità di voto del consiglio di amministrazione, il «veto» della Commissione su potenziali decisioni dell'Agenzia che potrebbero essere contrarie al regolamento finanziario quadro o allo statuto dei funzionari e la possibilità per l'Agenzia di istituire centri regionali.
17. Il Consiglio mantiene la posizione assunta nell'*orientamento generale* sulla soppressione delle disposizioni relative al comitato esecutivo e alle modalità di voto del consiglio di amministrazione (articolo 16). Tuttavia, il Consiglio ha convenuto con il Parlamento di rivedere la maggioranza necessaria per la nomina del direttore esecutivo, che può ora essere effettuata dal consiglio di amministrazione con una maggioranza di due terzi, anziché con la maggioranza dei quattro quinti prevista nell'*orientamento generale*. Inoltre, il Consiglio ha introdotto un meccanismo che consente a un terzo dei membri con diritto di voto del consiglio di amministrazione di proporre che il direttore esecutivo sia rimosso dall'incarico; finora solo la Commissione poteva presentare tale proposta (articolo 21).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE.

<sup>(4)</sup> Convenzione sul lavoro marittimo del 2006, modificata.

<sup>(5)</sup> Direttiva (UE) 2024/3099 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2024, recante modifica della direttiva 2009/16/CE, relativa al controllo da parte dello Stato di approdo.

18. Nel contempo, al fine di preservare l'equilibrio istituzionale nella governance dell'Agenzia, il Consiglio è andato incontro al Parlamento e alla Commissione convenendo di mantenere quattro rappresentanti della Commissione nel consiglio di amministrazione dell'Agenzia, come già prevede l'attuale regolamento EMSA. Al tempo stesso, il Parlamento ha convenuto che non è necessario nominare i propri osservatori nel consiglio di amministrazione.
19. Sia il Consiglio, nel suo *orientamento generale*, sia il Parlamento, nella sua *prima lettura*, hanno convenuto di sopprimere il «veto» della Commissione su potenziali decisioni dell'Agenzia che potrebbero essere contrarie al regolamento finanziario quadro o allo statuto dei funzionari. Al termine di ampie discussioni con la Commissione, il Consiglio e il Parlamento hanno convenuto di sostituire il veto della Commissione con una «procedura di riesame», che consentirebbe alla Commissione di esprimere le proprie preoccupazioni qualora ritenesse che talune decisioni su questioni relative al regolamento finanziario quadro e allo statuto dei funzionari possano esporre l'Agenzia (e il bilancio dell'UE) a gravi rischi giuridici (articolo 20). Il consiglio di amministrazione potrà in tal modo riesaminare la questione secondo una procedura simile a quella applicata per adottare il documento unico di programmazione: se la Commissione continua ad opporsi a una decisione in seconda lettura, quest'ultima può essere adottata soltanto all'unanimità dei rappresentanti degli Stati membri.
20. Infine, il Consiglio ha accolto le argomentazioni addotte dal Parlamento e dalla Commissione in merito al fatto che l'Agenzia sia autorizzata a istituire centri regionali, dato che tale opzione già esiste nell'attuale regolamento EMSA (articolo 31). Se è vero che l'istituzione di tali centri regionali può avere notevoli implicazioni finanziarie, il Consiglio ha convenuto che le garanzie proposte dalla Commissione sono sufficienti a tutelare il bilancio dell'Agenzia, poiché qualsiasi decisione al riguardo sarebbe presa solo dal consiglio di amministrazione, su richiesta della Commissione, e «tenendo nel debito conto le implicazioni sul bilancio».

#### IV. CONCLUSIONE

21. La posizione del Consiglio sostiene l'obiettivo della proposta della Commissione e rispecchia pienamente il compromesso raggiunto nei negoziati informali tra il Consiglio e il Parlamento europeo, con il sostegno della Commissione.
22. Il Consiglio ritiene pertanto che la sua posizione in prima lettura rappresenti in modo equilibrato l'esito dei negoziati e che, una volta adottato, il nuovo «regolamento EMSA» garantisca che l'Agenzia abbia l'obbligo giuridico di sostenere gli Stati membri e la Commissione prestando la necessaria assistenza tecnica, operativa e scientifica per garantire la sicurezza e la protezione marittime e di sostenere la transizione verde e digitale del settore.

---