



FRANCESCA PELLEGRINO

La sicurezza marittima prima e dopo il naufragio della Concordia

Dopo una premessa metodologica, volta a individuare il percorso dell'indagine, viene dapprima ricostruito il quadro normativo, internazionale e comunitario, relativo ai tre pilastri della sicurezza (*safety*, *security* e tutela ambiente marino), incentrando l'attenzione soprattutto sulla tutela della *safety*, perseguita con riferimento alle tre componenti: uomo, macchina e ambiente.

L'indagine si concentra quindi sulle misure applicabili o in corso di elaborazione in sede IMO e UE quale reazione al disastro della Concordia, agendo su tre fronti: misure più severe adottate su base volontaria dalle compagnie di navigazione; misure cogenti che derivano da nuove norme in via di elaborazione (fase ascendente); vigilanza sull'applicazione delle regole vigenti (fase discendente).

Si procede quindi all'analisi dell'attuale normativa per individuare i fini e i valori sottostanti. Da tale indagine emerge che la disciplina vigente, accomunata dal fine della sicurezza del fatto tecnico della navigazione, oltre a presentarsi frammentaria, sembra ispirarsi ad un concetto «tecnico» di sicurezza intesa quale condizione nella quale il rischio di incidenti o danni deve essere mantenuto ad un livello socialmente accettabile. In una logica di regolazione del mercato, la disciplina deve tuttavia essere sempre più improntata ad uno sviluppo sostenibile del settore marittimo in grado di contemperare il profilo economico (della crescita e competitività) con quello sociale (sicurezza ed equità) ed ambientale.

Maritime Safety before and after the Concordia Case

After a methodological introduction, aimed at explaining the structure of the article, the author first reviews the international and EU regulatory framework relating to three pillars of safety, security and protection of the marine environment, mainly concentrating on safety protection with respect to three components: man, machine, environment.

The article then focuses on applicable regulations and on those that are being drafted by IMO and EU as a reaction to the Concordia disaster, acting on three fronts: stricter rules adopted on a voluntary basis by shipping companies; compulsory rules based on new provisions which are being drafted (ascending phase); supervision on the application of rules in force (descending phase).

The article then reviews the present regulation to determine purposes and underlying policies. The author points out that the present regulation, based on navigation security, is not only fragmentary but it seems inspired by a «technical» concept of security in which the risk of accidents or damages must be kept at a socially acceptable level.

However, in the context of market regulation, the rules more and more must be aimed at a sustainable development of the marine sector in order to reconcile the economic (growth, competitiveness) social (security, fairness) and environmental aspects.