



INFOR

Maris

APOSTOLATO del MARE - LIVORNO

Maggio 2012

NUOVO UFFICIO NAZIONALE PER L'APOSTOLATO DEL MARE

Il Consiglio Permanente della CEI che, nella seduta del 26-29 marzo, ha istituito il nuovo Ufficio nazionale per l'Apostolato del mare presso la Segreteria della CEI, nominando come Vescovo promotore S.E. Mons. Francesco Alfano, Arcivescovo eletto di Sorrento-Catellamare di Stabia e come Direttore Don Natale Ioculano, della diocesi di Oppido Mamertina-Palmi e finora cappellano del porto di Gioia Tauro (RC).

Il Motu Proprio "Stella Maris" di Giovanni Paolo II del 1997, al Titolo IV, infatti, recita: *In ciascuna Conferenza Episcopale con territorio marittimo ci deve essere un vescovo promotore con il compito di favorire l'Opera dell'Apostolato del Mare ... Il vescovo promotore sceglierà un sacerdote adatto e lo presenterà alla Conferenza Episcopale, la quale, con suo decreto emesso per iscritto, lo nominerà per un determinato periodo di tempo direttore nazionale dell'Opera dell'Apostolato del Mare.*

Don Natale Ioculano, sacerdote calabrese, che da anni ha voluto e realizzato, con tenacità la Stella Maris di Gioia Tauro, succede a don Giacomo Martino che conclude 10 anni di servizio alla gente di mare.



Don Natale Ioculano



S.E. Mons. Francesco Alfano



L'organizzazione mondiale dell'Opera dell'Apostolato del Mare garantisce l'accoglienza del marittimo come cittadino del mondo, è capace di ascoltare le sue profonde necessità personali, sociali e religiose, senza distinzioni e senza particolarismi.

Il Motu Proprio Stella Maris indica le strutture locali, come quelle nazionali da cui parte il mandato della Chiesa che governa quest'opera di evangelizzazione a livello mondiale sotto l'"alta direzione" del Pontificio Consiglio per i Migranti e gli Itineranti.

La convivenza di diverse etnie e abitudini culturali ma soprattutto di diverse religioni nel microcosmo di una nave è un segno reale che la "pacifica convivenza tra i popoli" è una realtà possibile. Ogni nave con il suo equipaggio, le buone prassi della vita a bordo, potrebbero essere davvero un laboratorio di sociologia umana e religiosa per dare un insieme di "buone indicazioni" di come costruire il mondo del domani.

L'Opera dell'Apostolato del Mare non solo ascolta le necessità e bisogni per offrire servizi, ma "legge" la realtà del mare per restituirla alla società e alla Chiesa. Questo lavoro di lettura è delicato e lento, chiede attenzione nei limitati momenti d'incontro e una forte comunicazione e scambio di esperienze tra i vari operatori e i vari centri.

A don Natale auguriamo un intenso e proficuo lavoro per i marittimi, l'Apostolato del Mare Italiano e per la Chiesa tutta.

Don Luciano

FOC Flags of Convenience



Molte compagnie armatrici per sfruttare il fatto che i codici di alcune nazioni in materia navale sono molto "larghi", iscrivono le loro navi ai registri di quelle nazioni, di cui poi espongono bandiera, anche se la proprietà della nave ha in realtà sede in paesi più severi in materia, da qui la definizione "ombra" (che "nasconde" la vera bandiera) o "di comodo" o "di convenienza" con l'acronimo internazionale FOC.

Per fare un esempio molte navi battono bandiera panamense o liberiana perché così facendo evitano tutta una serie di prescrizioni degli enti preposti alla sicurezza della navigazione che ci sono nei paesi più severi" in materia (USA, Germania, Italia ecc) risparmiando così parecchi soldi ovviamente rendendo spesso molto meno sicura la nave e più vincolante il rapporto con i marittimi.

Documento indispensabile ad una nave è proprio l'atto di nazionalità cioè quel documento che conferisce alla nave la bandiera quindi la territorialità dello stato di ascrizione. Quando un marittimo imbarca, e la stessa nave, pagano le tasse in base alle leggi vigenti nello stato di registrazione della nave. Quindi se io registro la nave in un paradiso fiscale sia la nave che l'equipaggio non pagano un euro di tasse. Gli stati come Bahamas, Monrovia, Panama, St. Kitts and Grenadine e molti altri se si trovassero ad avere all'ormeggio tutte le navi da loro registrate non basterebbero le loro acque territoriali. Le bandiere ombra appartengono a stati che permettono di risparmiare grazie alle norme fiscali favorevoli e alla scarsa trasparenza amministrativa.

A complicare c'è la finzione giuridica della one ship company. Grazie ad un montaggio finanziario off-shore (Lussemburgo, Svizzera, Gibilterra, Panama..) si può creare una società per l'acquisto di una sola nave: se naufraga, la società proprietaria, legalmente responsabile, fallisce o scompare, e non può quindi indennizzare le vittime! È il caso di tante navi abbandonate. Occorre allora intentare un processo (una decina d'anni...) per rintracciare eventualmente i veri responsabili.

Gli Stati compiacenti non predispongono i mezzi di controllo necessari per l'emissione dei certificati regolamentari di navigabilità la cui attribuzione è di loro competenza. Vengono così incaricate alla bisogna delle società transnazionali di classificazione tecnica. Ma senza ulteriori controlli, con abili raggiri comunemente ammessi, una certificazione tecnica si trasforma in certificato di navigabilità! Strette dalla concorrenza, queste società private, contemporaneamente giudici e parti in causa, altro non

fanno che soddisfare le attese dei loro clienti: i grandi armatori, ma anche, un po' alla volta, gli armatori non di mestiere, spinti unicamente dalla ricerca del profitto.



DIOCESI DI LIVORNO
APOSTOLATO DEL MARE
Don Luciano Cantini
Mob. +39 338 1551520
www.lucianocantini.it



ASSOCIAZIONE STELLA MARIS
Seafarer's Centre
Via Michelangelo 6 (Calata Pisa)
57123 LIVORNO
tel +39 0586 072379
www.stellamaris.tv/livorno