

7001 b



LeghornGroup

Protection - Control - Identification - Tracking

Since 1978

LE MANOMISSIONI DI UN CONTAINER E LE SOLUZIONI

PROTEZIONE - CONTROLLO - IDENTIFICAZIONE - TRACCIABILITA'

LE MANOMISSIONI DI UN CONTAINER E LE SOLUZIONI



Dopo l'introduzione dell' ISPS CODE, la possibilità di accedere in aree controllate da parte di malintenzionati e di agire indisturbati sui container stoccati nei vari piazzali è una tematica di grande interesse.

Infatti l'ISPS CODE è un insieme di leggi e di norme con le quali tutte le aree portuali (TERMINALS) devono essere dotati di sistemi di controllo contro eventuali attentati terroristici.

Per cui è obbligo controllare l'ingresso e l'uscita di ogni essere umano e di ogni prodotto e mezzo di trasporto.

Nonostante tutto questo, non viene scongiurato l'utilizzo dei container per fini terroristici e non viene scongiurato il furto delle merci che è stato stimato di centinaia di miliardi di dollari ogni anno.



Vediamo di esaminare i vari sistemi di manomissione e le soluzioni per evitare che ciò accada.

Il sigillo di sicurezza dovrebbe in teoria garantire che la merce contenuta nel container non è stata manomessa durante le fasi del trasporto.

In effetti oggi esistono sigilli sempre più sofisticati, che se utilizzati nel modo appropriato, da personale di fiducia, sono un valido aiuto contro le manomissioni e le mancanze sui container.



Figure 3

Bisogna però ricordare che avendo a disposizione tempo e strumenti non c'è nessun tipo di sigillo che non possa essere rimosso o manomesso.

E se ciò non fosse possibile, potrebbe però essere rimosso e duplicato (3D).

I ladri hanno capito i vantaggi della stampa 3D. Riescono a clonare un sigillo alla perfezione ed a riprodurre la numerazione e la personalizzazione.

Questo sistema da maggiori risultati su sigilli a chiodo ricoperti in plastica. La clonazione è praticamente perfetta. Mentre con sigilli di alta sicurezza ma con il chiodo in metallo, la clonazione è molto ma molto più difficoltosa e di scarso risultato visivo.

Per cui se si decide di usare sigilli a chiodo ISO 17712:2013 è molto più sicuro usare un sigillo chiodo in metallo.

E' buona regola controllare ogni sigillo di alta sicurezza dandogli una martellata di lato: Se è fasullo salterà immediatamente in pezzi.

LE MANOMISSIONI DI UN CONTAINER E LE SOLUZIONI



Vediamo ora un altro modo di manomettere un container:

Una volta che il container è caricato e sigillato regolarmente, vi sono due possibilità di accedere al suo interno:

- a) Manomissione o rimozione del sigillo di sicurezza applicato sulla porta destra.
- b) Manomissione ed apertura delle porte senza toccare i sigilli.

Per quanto riguarda il punto "a" vi sono vari modi di manomettere un sigillo, alcuni dei quali sono già stati risolti dai vari produttori che garantiscono il sigillo di essere in grado di sopportare certi tentativi di manomissione (ISO 17712:2013 - Clausola 6)

Per quanto riguarda il punto "b" il discorso si fa più complesso, poiché, viene forzata, con un piede di porco la placca che si trova saldata sulla parte destra del container e ne impedisce l'apertura alla parte sinistra del container. Alzando la placca si libera la porta sinistra che può essere aperta. Così facendo si accede facilmente al carico.

In questo caso il sigillo di sicurezza non viene nemmeno toccato.

Una volta manomesso il carico si riporta la porta sinistra nella posizione primaria e si ripiega la placca al suo posto.

La manomissione risulta difficile da scoprire se non ad un occhio esperto.

Per evitare questo tipo di manomissione bisogna usare un sigillo a barra chiamato "FORKSEAL" oppure "NEW FORKSEAL" anch'essi approvati ISO 17712: 2013 che agiscono serrando le due barre centrali del container, per cui non offrono nessuna possibilità di apertura alle porte se non dopo averli tagliati.

LE MANOMISSIONI DI UN CONTAINER E LE SOLUZIONI



Esaminiamo ora un altro tipo di manomissione sempre sul container.

Un altro tipo di manomissione consiste nel perforare con un trapano il rivetto che unisce la maniglia della porta con l'asta di chiusura della porta.

In questo modo si distacca la maniglia dall'asta per cui può essere fatta ruotare e quindi aprire la porta del container.

Una volta manomesso il carico, si ripristina il contatto tra maniglia ed asta legandolo con un nuovo rivetto che si trova in commercio a pochi centesimi.

Basta poi sporcare il rivetto oppure farlo arrugginire in un po' di acqua e sale prima di utilizzarlo.

Semplice ma molto efficace.

Anche in questo caso tutto puo' essere evitato usando un sigillo a barra chiamato "FORKSEAL" oppure "NEW FORKSEAL" anch'essi approvati ISO 17712: 2013 che agiscono serrando le due barre centrali del container, per cui non offrono nessuna possibilità di apertura alle porte se non dopo averli tagliati.



Ricordarsi che i controlli e le attenzioni non sono mai troppe.

Per la maggiore sicurezza del carico bisognerebbe mettere in atto i seguenti accorgimenti:

- a) verificate che il sigillo sia apposto prima di lasciare il magazzino alla partenza.**
- b) scegliete con cura i vettori stradali che dovranno prendere in carico il container.**
- c) pianificate il viaggio e fornite istruzioni di trasporto chiare in modo da evitare soste e/o giacenze del container carico presso magazzini, strutture esterne ecc.**

d) richiedere che il container venga pesato al momento della partenza e dell'arrivo presso i terminal e che tali risultati vengano comparati.

e) effettuare un controllo approfondito del sigillo e del container stesso al momento dell'arrivo presso il terminal d'imbarco e di sbarco.

f) verificare il sigillo ed il container al momento dell'arrivo presso il ricevitore. ricordarsi che un semplice controllo del sigillo non

basta. E' opportuno controllare anche il tipo di sigillo confrontandolo con delle fotografie dello stesso scattate alla partenza.



In caso di sospetta manomissione cosa fare?

Occorre verificare scrupolosamente se il sigillo è integro e controllare l'integrità delle maniglie del container al fine di individuare eventuali segni sospetti di forzatura.

In caso di accertate anomalie è necessario annotare il tutto sulla lettera di vettura ed effettuare un buon numero di foto prima di procedere all'apertura del container.

Per quanto riguarda il sigillo, esso dovrà essere conservato in tutte le sue parti spezzate, e far verificare da un perito il carico.

In pratica è necessario dimostrare, attraverso un perito indipendente, che la merce è stata effettivamente caricata, e che all'arrivo a destinazione, un altro perito indipendente, dichiara le mancanze eventuali.

tutto questo serve nel caso non possa essere provata la manomissione del sigillo.





tutti questi problemi possono essere evitati usando sigilli RFID di ultima generazione prodotti dalla LeghornGroup che ti danno le seguenti informazioni basilari:

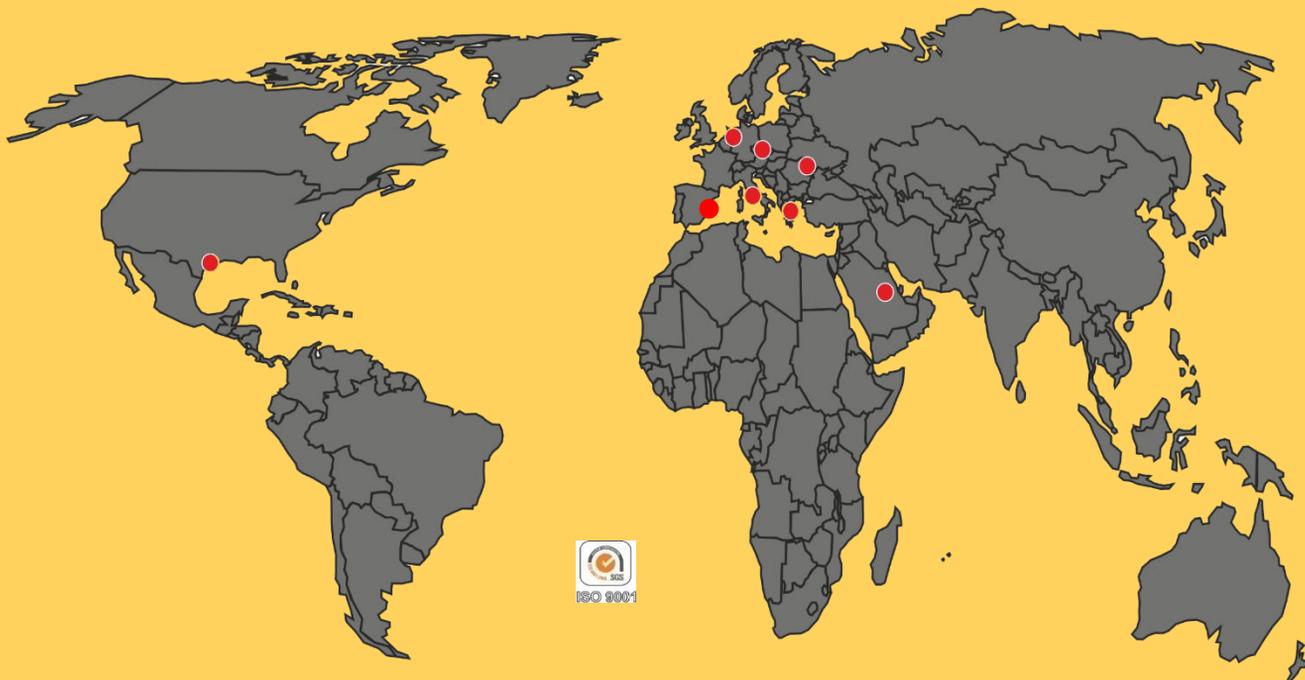
- a) Sigillo non ancora utilizzato.
- b) Sigillo chiuso
- c) sigillo aperto

Con questo sigillo chiamato "MIRMIDON" si evitano moltissimi dubbi e possibilità di clonazione.

Ma comunque sia la componente umana rimane essenziale.

WORLD CONTACTS

General e-mail: info@leghorngroup.com



LeghornGroup ITALY
www.leghorngroup.it

LeghornGroup USA
www.leghorngroup.com

LeghornGroup BELGIUM
www.leghorngroup.be
www.leghorngroup.nl

LeghornGroup SAUDI ARABIA
www.leghorngroup.sa

LeghornGroup CZECH REP.
www.leghorngroup.cz
www.leghorngroup.pl

LeghornGroup GREECE
www.leghorngroup.gr

LeghornGroup MOLDOVA
www.leghorngroup.ro

LeghornGroup SPAIN
www.leghorngroup.es



LeghornGroup

Protection - Control - Identification - Tracking

Since 1978

LeghornGroup srl

34/36, Via degli Arrotini - 57121 Livorno, Tuscany, Italy

Ph: +39 0586 406376 - Fax: +39 0586 407621 - www.leghorngroup.com - info@leghorngroup.com

PROTEZIONE - CONTROLLO - IDENTIFICAZIONE - TRACCIABILITA'