

## Non aprite quella porta (di container)!

La sicurezza dei traffici marittimi ed in particolare la possibilità di accedere al contenuto dei contenitori da parte di soggetti malintenzionati è una tematica di grande interesse specialmente dopo l'introduzione dell'ISPS Code.

Al di là del pericolo di utilizzo a fini terroristici di un contenitore marittimo anche i danni derivanti da furti di merce non devono essere sottovalutati, secondo alcune stime ogni anno si registrano perdite e/o danni stimati tra i 30 e 50 miliardi di dollari.

Nonostante il container possa essere considerato un passo avanti nella sicurezza dei trasporti, evitando la "rottura del carico", il crimine ha individuato numerose soluzioni riguardo a tali strumenti.

La presenza del sigillo integro dovrebbe in teoria garantire che la merce contenuta nel container non è stata manomessa durante le fasi del trasporto; ma sicuramente non si tratta di un dispositivo antifurto o di protezione del carico.

Per quanto esistano in commercio sigilli sempre più sofisticati dobbiamo ricordare che avendo a disposizione tempo e strumenti non c'è nessun tipo di sigillo che non possa essere rimosso o manomesso.

Anche in questo caso la migliore arma è la prevenzione cercando di adottare procedure atte a minimizzare le situazioni di potenziale pericolo.

Vediamo più nel dettaglio come vengono aperti in modo fraudolento i container e cosa si può fare per evitare di subire furti o manomissioni.

### **Il problema**

Una delle caratteristiche peculiari del trasporto con i container è data dal fatto che numerosi soggetti entrano in contatto con il box dopo che lo stesso è stato caricato e sigillato senza però poter avere alcun controllo relativamente al suo contenuto.

Infatti, contrariamente a quanto si possa pensare, un container se non viene pesato o se non ne viene verificata l'integrità del sigillo può "attraversare" diverse fasi del trasporto senza che nessuno si accorga di un eventuale ammanco/furto di merce.

Viene quindi da chiedersi quanto sia sicura la merce all'interno dei contenitori mentre è in viaggio.

### **Quando e dove vengono compiuti i furti?**

Il momento preferito dai criminali per portare a termine le loro attività è quello precedente la caricazione.

Le fasi di trasporto terrestre (o ferroviario) e in minor misura la giacenza presso il terminal d'imbarco si prestano all'apertura del contenitore.

Al contrario durante la navigazione marittima è estremamente raro che si verifichino furti per ovvi motivi operativi.

Nonostante ciò è spesso l'operatore marittimo a fronteggiare, in prima battuta, le richieste di risarcimento per i furti occorsi alla merce.

Questo accade generalmente sia perché gli operatori marittimi non sono nelle condizioni di effettuare un controllo di tutti i contenitori all'imbarco sia perché qualora le polizze di carico

prevedano un servizio *door to door* sono formalmente responsabili come vettori contrattuali dalla presa in consegna del container sigillato.

Viene da chiedersi che potere di controllo ha chi emette la polizza di carico (soggetto che può benissimo essere lo spedizioniere) rispetto al contenuto del container durante le fasi di trasporto e/o giacenza?

Allo stesso tempo individuare il momento in cui si è verificato un furto è estremamente difficile considerando la lunghezza del viaggio ed i vari passaggi intermedi; capita quindi che l'effettivo autore di un furto viene raramente individuato.

Teniamo anche presente che molti ammanchi sono attribuibili a mancate caricazioni (dolose o colpose) oppure a furti che si realizzano per errata gestione dell'applicazione del sigillo.

Possiamo affermare che se un container viene caricato e sigillato regolarmente vi sono due possibilità di accedere al suo contenuto:

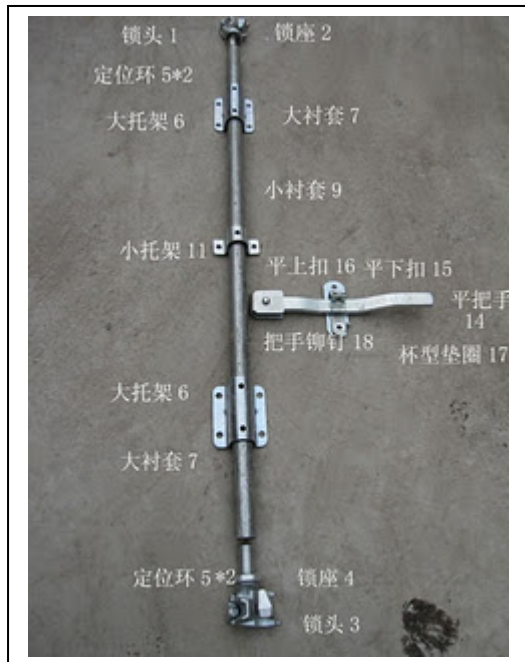
- rimozione o manomissione del sigillo sulla porta destra,
- manomissione/apertura delle porte senza intaccare i sigilli.

### **Manomissione del sigillo sulla porta destra:**

A seconda delle loro caratteristiche i sigilli possono essere sezionati, svitati col trapano, aperti, sfilati ecc. in diversi modi senza lasciare tracce evidenti ad un controllo poco approfondito.

### **Manomissione del meccanismo di chiusura della porta sinistra:**

Tutti i contenitori hanno una placca di metallo che ne impedisce l'apertura fino a quando non viene aperta la porta destra (motivo per cui i sigilli vengono applicati su tale lato).



Forzando questa placca si può aprire la porta sinistra senza dover aprire la destra; è un metodo brutale ma efficace!

Basta piegare con un piede di porco o uno strumento simile tale placca ed aprendo poi la sola porta sinistra che non ha sigilli sulle maniglie.

Per capire se c'è stata una manomissione In questo caso è necessario andare a ricercare segni quali graffi ecc. su detta placca e sulla guarnizione in gomma delle porte.

### **Manomissioni della maniglia della porta destra:**

Un altro tipo di manomissione consiste nel perforare con un volgarissimo trapano il rivetto che unisce la maniglia della porta con l'asta di chiusura della porta; la maniglia viene quindi "distaccata" dall'asta che può essere fatta ruotare.

Il secondo tipo di manomissione della maniglia riguarda il meccanismo di chiusura della maniglia.

Come sappiamo il blocco della chiusura è attaccato alla porta con due rivetti fissati sul lato interno della porta.

Rimuovendo il primo rivetto (ed anche il secondo a seconda della conformazione della maniglia) è possibile rimuovere in toto la maniglia senza alterare il sigillo.

Al termine delle operazioni il nostro "amico ladro" dovrà preoccuparsi di ripristinare la maniglia.

Come? Procederà a rimuovere la parte restante del rivetto, posizionare un dado sul foro del rivetto utilizzando un potente mastice e nel caso dei rivetti del blocco di chiusura riverniciare il tutto dello stesso colore dell'interno della porta.

Si chiude poi la porta rimontando nel caso la maniglia e si mette un bel bullone per chiudere del tutto il foro praticato sul rivetto.

Ovviamente, per quanto bravo sia il criminale, difficilmente il risultato finale sarà perfetto (bulloni e/o dadi di forma diversa rispetto agli altri, segni di riverniciatura) e di conseguenza dovrebbe essere possibile notare tali segni.

### **Cosa fare per proteggere il carico**

A titolo esemplificativo possiamo suggerire, ai diversi soggetti coinvolti nelle spedizioni di container, i seguenti accorgimenti da attuarsi durante le fasi del trasporto:

- verificate che il sigillo sia apposto prima di lasciare il magazzino alla partenza,
- scegliete con cura i vettori stradali che dovranno prendere in carico il container,
- 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.,
- richiedere che il container venga pesato al momento della partenza e dell'arrivo presso i terminal e che tali risultati vengano comparati,
- effettuare un controllo approfondito del sigillo e del container stesso al momento dell'arrivo presso il terminal d'imbarco e di sbarco,
- verificare il sigillo ed il container al momento dell'arrivo presso il ricevitore.

Un semplice controllo della presenza del sigillo non è comunque di per sé sufficiente; non basta, infatti, verificare solo il numero ma sarebbe opportuno controllare anche il tipo di sigillo (forma, colore ecc.) magari confrontandolo con delle fotografie scattate alla partenza.

Insomma i controlli e le attenzioni no sono mai troppe. Nel corso dell'attività professionale è capitato, ad esempio, di imbattersi in casi di container carichi con sacchi di caffè che una volta aperti a destino avevano al loro interno sacchi di terra; ovviamente sia il sigillo sia il peso erano identici a quelli indicati sui documenti!

### **E se sospettiamo o riscontriamo la manomissione del sigillo?**

In caso di sospetta apertura occorre verificare con scrupolo che il sigillo sia effettivamente integro e verificare le maniglie del container al fine di individuare eventuali segni di abrasione o punti riverniciati sul rivetto della maniglia.

Ovviamente in caso di accertate/evidenti anomalie è necessario annotare sulla lettera di vettura del vettore le opportune riserve ed effettuare un buon numero di fotografie prima di procedere ad un'eventuale apertura delle porte.

Sarà poi opportuno interessare, al più presto, tutte le parti coinvolte e notificare l'evento agli assicuratori del carico.

Il sigillo andrà comunque conservato, in ogni sua parte, e appena possibile sarà opportuno far ispezionare il container stesso da un perito di ns. fiducia.

### **Conclusioni**

Concludendo occorre ricordare che qualora non possa essere provata la manomissione del sigillo sarà ben difficile ottenere un rimborso dagli assicuratori della merce in quanto potrebbe non essere stata effettivamente caricata.

Lo stesso mercato assicurativo propone, infatti, un'apposita clausola: "Seals Clause" che prevede che qualora i sigilli siano constatati integri sarà sufficiente presentare le distinte di caricazione e di scaricazione per reclamare il danno (ammanco).

Anche per questo motivo un certificato di avvenuta caricazione rilasciato da un perito indipendente potrebbe essere un "buon investimento" nel caso di spedizioni di medio/elevato valore.

Nessun sigillo è sicuro al 100% solo la prevenzione può fare molto per limitare tali eventi.