

«ההגנה על הסחר הימי גיבוש דרכי פעולה מיטביות להגנה על שרשרת ההספקה



**מאת: מטיבן או'מאלי, מנכ"ל
Maritime Security for Science
Applications International Corporation
(SAIC), שירת במשך 20 שנה כקצין משמר
החופים של ארצות הברית ובמסגרת זו
התמחה באבטחת תעבורה דרך נמלי ים
ומערכות תעבורה משולבות, הכוללות כמה
אמצעי תעבורה [intermodal], וכן באבטחת
ההובלה של חומרים מסוכנים**

(לקוח מתוך גיליון יולי/אוגוסט 2006 של ISO Focus)

ההגנה על הסחר הבינ-לאומי היא סוגיה סבוכה ומורכבת המצריכה פעולה מתואמת של ממשלות, ארגונים בין-ממשלתיים והמגזר התעשייתי גם יחד. ממשלות ממלאות תפקיד ראשי בהגנה על האינטרסים הלאומיים שלהן, לרבות הביטחון האישי של אזרחיהן והחוסן הביטחוני של כלכלתן. יחד עם זאת, ראוי כי המגזר התעשייתי לא יסתפק בתגובה ליזמות ממשלתית, אלא ינקוט יוזמה משלו ויחבור לגופים ממשלתיים במאמץ משותף לטיפול בסוגיות ביטחון ואבטחה חשובות.

מאמר זה דן במורכבות ההגנה על הסחר הבינ-לאומי. המאמר מתייחס לכמה מן היוזמות שנקטו ממשלות וארגונים בין-ממשלתיים בתחום זה, ולתפקיד שהמגזר התעשייתי והתקנים שפותחו עבורו עשויים למלא בהקשר זה.

המורכבות והפגיעות של הסחר הבינ-לאומי

מרבית המדינות בעולם, וכל המדינות המפותחות באופן מיוחד, מקושרות ביניהן ברשת ענפה וסבוכה של שרשרות הספקה בין-לאומיות, המובילות סחורות ומוצרים בין ארצות ושווקים בכל רחבי תבל.

המונח "שרשרת הספקה" משמש כדי לתאר את התהליך הכולל, שבסיומו סחורות שנשלחו מנקודת המוצא מגיעות לנקודת היעד. תהליך זה כולל את שינוע הסחורות, את מסמכי המשלוח ואת התהליכים הנלווים; מדובר בתהליך המורכב מרצף של יחסים דינמיים, ולא בתהליך סטטי בעל שלבים מוגדרים וקבועים.

מפעלי תעשייה נזקקים לעתים קרובות לשירותיהן של חברות לוגיסטיקה, חברות תובלה יבשתית וחברות ספנות העוסקות בהובלה ימית לצורך שיווק מוצריהם, אך אין משמעות הדבר שמשלוחי הסחורות של מפעל תעשייתי מסוים ליעד ספציפי יעברו תמיד באותו נתיב או ינוהלו או יבוצעו בכל מקרה על ידי אותו מערך, בלתי משתנה, של חברות לוגיסטיקה ותובלה.

במקרים רבים, מפעלי תעשייה עובדים עם יותר מספק אחד של שירותי לוגיסטיקה, ולא אחת, חברות התובלה שמפעלים אלה שוכרים להובלת סחורותיהם עשויות למסור את העבודה, כולה או חלקה, לביצוע בקבלנות משנה על ידי מפעלי שירותי תובלה אחרים, בין אם מובילים עצמאיים בעלי חברות הובלה קטנות ובין אם חברות תובלה גדולות אחרות; בה בעת, חברות ספנות עשויות להעביר, מסיבה זו או אחרת, מטענים המיועדים למשלוח בדרך הים לחברות אחרות לתובלה ימית. גם שינויים בנתיבי המשלוח הם דבר שבשגרה. אך על אף השינויים התכופים, ראויה לציון העובדה כי במרבית המקרים הסחורות אכן מגיעות ליעדן במועד.

(ראו ציור 1)

שרשרת ההספקה הבינ-לאומית חשופה לשימוש לא ראוי. כך למשל המלחמה בסמים, שעלתה לכותרות בשנות ה-60 וה-70 של המאה הקודמת והנמשכת עדיין גם בימינו, ממחישה עד כמה מתוחכמות שיטות ההברחה וכיצד הן הולכות ומשתכללות עם הזמן, במקביל להתפתחות הטכנולוגית בתחום התובלה ולשינויים בתהליכי ההובלה. רשויות המכס של ארצות הברית וגורמים אחרים חברו יחד עם חברות תובלה ימית כדי לפתח תוכניות למלחמה בנגע הברחות הסמים (דוגמת התוכנית הידועה בשם Super Carrier Initiative). במסגרת תוכניות אלה זוהו נקודות של פגיעות לאורך שרשרת ההספקה, העוללות להיות מנוצלות לרעה על ידי מבריחי סמים. הסכנה כיום גדולה פי כמה, שכן רבות מנקודות החולשה הללו עדיין נותרו חסרות הגנה כשהיו, וארגונים בעלי מניעים זדוניים הרבה יותר עלולים אף הם לנצל פרצות אלה בשרשרת ההספקה, למטרותיהם שלהם.

גנבת מטענים הייתה, ועודה, סוגיה כבדת משקל, המעיקה על אזורים נרחבים בעולם. זיוף מסמכי משלוח מאפשר הכנסת סחורות ל"שווקים לא פורמליים" (שוק אפור/שוק שחור), ואף גנבה של הסחורות. באזורים מסוימים הפך הנגע למגפה של ממש. בארצות מתפתחות מסוימות תורמים "השווקים הלא פורמליים" 41% או אף יותר מכך לתוצר המקומי הגולמי (תמ"ג) הריאלי. במדינות בעלות כלכלה המנוהלת כהלכה, חלקם של "השווקים הלא פורמליים" במשק הלאומי קטן הרבה יותר, ומגיע עד כדי 18% או אף פחות מכך.

זיוף נתוני משלוח מאפשר לבעלי הסחורות להימנע מתשלום מסים, לייבא סחורות האסורות בייבוא, ולעקוף את בקרת רשויות המכס. נוהג זה של עקיפת הבקורות על הסחר בין מדינות זוכה לעתים קרובות להבנה ואף לקבלה בציבור, במיוחד כאשר מדובר בפריטים שמוטלים עליהם מסים כבדים (כגון סיגריות, מכשירים אלקטרוניים ופריטי מותרות).

דוגמות אלה ממחישות עד כמה מפותחים מנגנוני העקיפה של המערכות המסדירות את הסחר הבינ-לאומי, ועד כמה נגישים מנגנונים אלה לשימוש, הן על ידי אזרחים מן השורה שכל מבוקשם לחסוך כמה דולרים ולהתחמק מתשלום מסים, והן על ידי מפגעים שמטרתם רצח חסר הבחנה של חפים מפשע. "גם מחבלים מנוצלים לצורכיהם רשתות הברחה עברייניות, כדי לעקוף אמצעי ביטחון במעברי גבול", נאמר במסמך המתווה את מדיניות הממשל האמריקני בנושא ההגנה על התעבורה הימית, The National Strategy for Maritime Security.

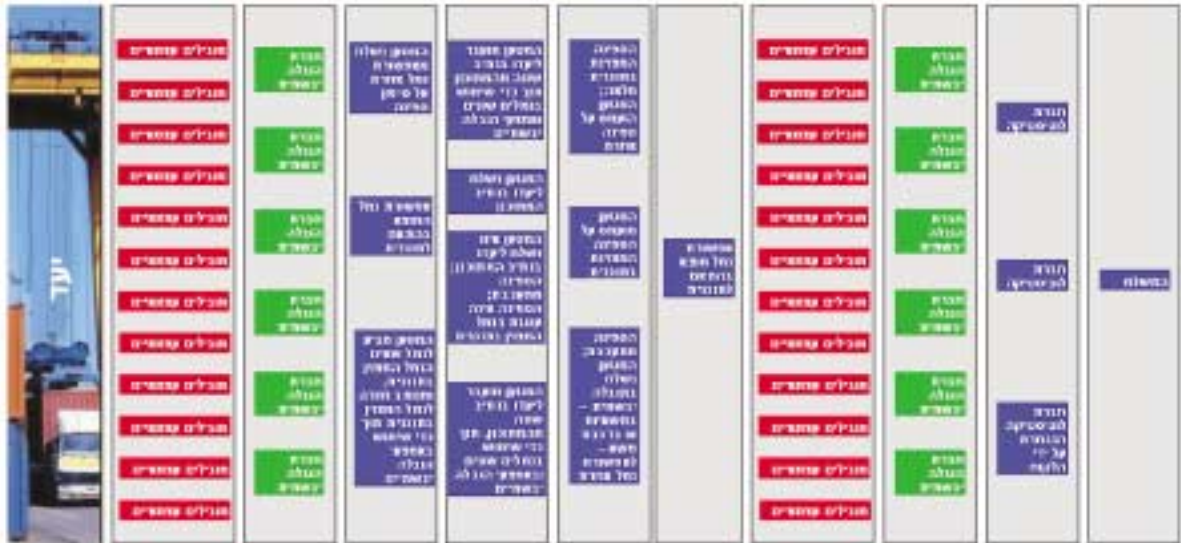
פעילות קולקטיבית לרווחת הכלל

האמור לעיל אין משמעו שדבר לא נעשה בתגובה לאיום. במהלך ארבע השנים האחרונות נקטה הקהילה הבינ-לאומית פעולה נמרצת במטרה לקדם את נושא ההגנה על הסחר הבינ-לאומי. הארגון הימי הבינ-לאומי [International Maritime Organization] אישר את ה- International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code, במטרה לקדם ולשפר את ההגנה על קווי ספנות בין-לאומיים ואפשרות נמלי ים. ארגון המכס העולמי [World Customs Organization] אישר מסגרת של תקנים [Framework of Standards] במטרה להגביר את שיתוף הפעולה בין ארגוני מכס ברחבי העולם ולעודד את המגזר התעשייתי לאמץ נוהגי פעולה מיטביים להגנה על שרשרת ההספקה הבינ-לאומית.

מדינות אחדות נקטו אף הן יוזמה משלהן ופיתחו תוכניות בתחום ההגנה על שרשרת ההספקה, שיש להן השלכות גם ברמה הבינ-לאומית. באירופה, בארצות הברית ובאסיה בוצעו כמה תוכניות מבחן ופריקטי



ציור 1 - תרשים מפורט של נתיבים אפשריים למעבר סחורות במסגרת שרשרת הספקה אחת



ימיים, עמילי מכס, משלחי מטענים, סוכני תובלה [cargo / mode] ורוכשי המטענים הנשלחים, ובעלי עניין אחרים. לכל אחת מהישויות האלה צרכים ספציפיים ומטרות ייחודיות משלה, אשר לעתים אינם עולים בקנה אחד עם אלה של ישויות אחרות לאורך שרשרת ההספקה. במקרה של ניגוד אינטרסים, באפשרותו של המגזר התעשייתי להביע את עמדתו רק על בסיס הסכמה כללית.

שלוש הישויות העוסקות בניטול ובשינוע מטענים

שלושה גורמים עיקריים מעורבים בהגנה על שרשרת ההספקה הבין-לאומית: הממשל, בעלי המטענים, וספקי השירותים למיניהם. לרוב, דרישות הממשל בכל הנוגע להובלת מטענים לאורך שרשרת ההספקה באות לידי ביטוי באמצעות רשויות המכס. "בעלי המטענים", בין אם בעלי המטענים המיועדים למשלוח ובין אם הבעלים הסופיים של המטענים, נקראים כך משום שהם אלה שקובעים את התנאים שבהם אמורים לעמוד ספקי השירותים למיניהם העוסקים בניטול ובשינוע המטענים. הגורם המניע בזירה זו, כמו בכל כלכלת שוק חופשי, הוא כוח הממון. לבעלי המטענים (יבואנים ויצואנים) יש זכות מוקנית הן בקביעת עלויות ההובלה והן בהגדרת תנאי ההובלה של המטענים. בהקשר זה מעסיקים אותם, קרוב לוודאי, נושאים כגון ההגנה על מותגים, מניעת שיבושים לאורך שרשרת ההספקה המשרתות אותם, מצב המטענים שהם שולחים בהגיעם לנקודת היעד, ונושאים אחרים. ספקי השירותים הם כאמור הגורם השלישי בשרשרת ההספקה.

ספקי השירותים הם הישויות העוסקות בניטול ובשינוע המטענים ובטיפול במסמכי המשלוח הנלווים אליהם, וכן אלה המספקות שירותים נלווים הקשורים למשלוח המטענים. כמה מספקי השירותים האלה עשויים

חלוץ במטרה להעריך טכנולוגיות חדשניות שנועדו לשפר את ההגנה על שרשרת ההספקה.

כל הפעולות האלה יחדיו תורמות לשיפור ההגנה על שרשרת ההספקה הבין-לאומית, ומאפשרות הגדרה ברורה יותר של האימונים על ביטחונה של שרשרת ההספקה ושל התגובות הנדרשות במענה לאימונים אלה. אמנם לאחרונה חלה התקדמות בכל הקשור להגנה על שרשרת ההספקה, אך המאמצים בתחום זה נמשכים ללא הרף; עם אלה ניתן למנות את הפעולה המתמדת שנוקט ארגון המכס העולמי, את השיפורים האחרונים בתוכנית למלחמה בטרור המשותפת לממשל האמריקני ולמגזר העסקי בארצות הברית, US Customs-Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT), המבוססת על שיתוף פעולה הדוק בין רשויות המכס לבין הבעלים האולטימטיביים של שרשרת ההספקה - יבואנים, יצרנים, מובילים ובעלי עניין אחרים, את הדירקטיבות החדשות שהאיחוד האירופי פועל לגבש בנושא זה, ויחזמות אחרות של גופי ממשל שונים. כל אלה מעידים על כך, שרמת ההגנה על שרשרת ההספקה עדיין נמוכה מהרמה הנחשבת קבילה כיום או אף מזו העשויה להידרש בעתיד.

המאמצים שמשקיע המגזר התעשייתי בתחום ההגנה על הסחר הבין-לאומי אינם זוכים לפרסום כה רב, ולעתים אף אינם מתקבלים בהבנה בציבור הרחב. בדיון בנושא ההגנה על שרשרת ההספקה הבין-לאומית מעורבות ישויות רבות ושונות, ביניהן יצרני הסחורות המיועדות למשלוח, חברות העוסקות בניהול לוגיסטי, חברות וסוכנים העוסקים במיזוג מטענים שונים המיועדים למשלוח ליעד מסוים לכלל מטען אחד - המטען המרבי של אונייה או מכולה - במטרה לזכות בתעריפי משלוח מוזלים [consolidators], מובילים יבשתיים בעלי ציי משאיות, חברות תובלה יבשתיות המובילות מטענים ברכבות משא, חברות תובלה אווירית, מפעילי מסופי מטענים בממלי ים, מובילים



קשת מגוונת של בעלי עניין

בקבוצת העבודה שהכינה את המפרט הבין-לאומי הזמין לציבור הרחב ISO/PAS 28001 ניתן ביטוי לקשת מגוונת של בעלי עניין, מהמגזר התעשייתי הבין-לאומי ומהמגזר הממשלתי גם יחד. בין היתר נטלו חלק בקבוצת העבודה נציגים מטעם ארגונים של מובילים ימיים, מפעילי אפטרות בנמלי ים, התעשייה הקמעונית, חברות ייעוץ ביטחוני, חברות ניהול והפעלה של שרשרות הספקה, חברות מבדק, גופים ממשלתיים, ארגון המכס העולמי וחברות העוסקות בטכנולוגיה של מערכות אבטחה וביטחון. קבוצת העבודה קיימה את דיוניה בארצות שונות וביבשות שונות ברחבי תבל - באירופה (בספרד ובבלגיה), במרכז אמריקה (בפנמה) ובאסיה (ביפן) - במטרה להרחיב ככל האפשר את מגוון הדעות המובאות בפניה ולהשיג את מרב התשומות לעבודתה.

כבר בראשית דיוני קבוצת העבודה הוסכם, שהמפרט התעשייתי ISO/PAS 28001 יהווה השלמה למסגרת התקנים של ארגון המכס העולמי [WCO Framework]. החלטה זו משקפת את תפיסת המגזר התעשייתי באשר לאופן המימוש הראוי של דרכי הפעולה המיטביות במגזר העסקי הנידונות ב'מסגרת התקנים' של ארגון המכס העולמי, כך שאלה יהיו בנות ביצוע, ובה בעת אפקטיביות. ראוי לציין בהקשר זה שקבוצת העבודה לא קיבלה החלטות כלשהן הפוגעות בדרישות הנכללות ב'מסגרת התקנים' של ארגון המכס העולמי, ובמקרים מסוימים אף הרחיבה דרישות מסוימות, כאשר התעורר הצורך בכך.

בהכנת המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 הביאה קבוצת העבודה בחשבון את האופי הדינמי של שרשרות ההספקה, ואת הצורך בגישה תהליכית כבסיס למימוש מערכת ניהול חוסן ביטחוני.

כיום רק חברות מועטות עונות על כל דרישות המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001. לפיכך, עם פרסום המפרט, יהיה על חברות המנהלות שרשרות הספקה לבחון את רמת ההגנה עבור כל אחת מהחוליות בשרשרות ההספקה שלהן, ולהתאים את רמת ההגנה לדרישות. חברות אלה יוכלו להקים שרשרות הספקה מוגנות כנדרש, בין אם על ידי אכיפת תנאי בטיחות הולמים על השותפים העסקיים שלהן ובין אם על ידי הנהגת אמצעי הגנה נוספים לאבטחת סחורות ומטענים המתקבלים משותפים עסקיים שאינם עומדים בדרישות.

ארגונים המיישמים את המפרט התעשייתי הבין-לאומי ISO/PAS 28001 נדרשים להגדיר ולתעד בבירור את היקף ההגנה עבור כל אחת מהחוליות בכל אחת משרשרות ההספקה שלהם. הגדרה ברורה כזו תאפשר למנהלי שרשרות הספקה ליצור רשתות מקיפות של שרשרות הספקה מאובטחות. בה בעת, רשויות מכס עשויות להיעזר במידע המתועד בבואן לקבוע אילו גופים ראויים לזכות במעמד של מפעיל כלכלי מורשה [AEO].

יתרה מזו, המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 מכיר בעבודה הנעשית במסגרת יוזמות בין-לאומיות אחרות להגנה על שרשרות ההספקה, כגון ה- ISPS Code שאושר על ידי הארגון הימי הבין-לאומי, ותוכניות לאומיות שונות של מפעילים כלכליים מורשים. המפרט קורא לקיום דיאלוג עם רשויות מכס לאומיות, ודורש כי הגופים הרלוונטיים יאמצו את ההנחיות הספציפיות שמספקות רשויות המכס באשר להגנה על שרשרות ההספקה, ויפעלו לפיהן.

המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 נכתב במקורו כמפרט נייטרלי בכל הנוגע לשימוש בטכנולוגיה. ועדת המשנה של ISO שאישרה את אופי קבוצת העבודה שהוקמה לצורך הכנת המפרט, וקבוצת העבודה עצמה, לא הביעו התנגדות כלשהי לשימוש בטכנולוגיה, אך השאירו לשיקול דעתו של המשתמש במפרט את ההחלטה בשאלה כיצד יש

להיות חברות ענק רב-לאומיות, אך יהא היקף עסקיהם אשר יהא, כולם מבקשים למכור את שירותיהם לגורמים המעוניינים לשנע את מטעניהם. בה בעת, כל ספקי השירותים האלה חוששים כי התנאים המוכתבים על ידי בעלי המטענים יגדילו את העלויות שלהם וכי בעלי המטענים יסרבו לספוג עלויות אלה בדמות עמלות או תעריפים גבוהים יותר. שני הצדדים גם יחד, בעלי המטענים וכן ספקי השירותים, חוששים כי הפער בין מדינות שונות באשר לדרישות משפטיות הנוגעות לייבוא סחורות עשוי להיות כה משמעותי, עד כי הדבר ישבש את הסחר בין המדינות.

התפתחות מזוהת של תוצרי ISO

ISO מהווה פורום המסייע להכנת תקנים ולגיבוש דרכי פעולה עבור המגזר התעשייתי, על בסיס הסכמה כללית. תקנים בין-לאומיים ותוצרי ISO אחרים, כגון מפרטים זמניים לציבור הרחב שאותם מכינים בעלי עניין המייצגים את המגזר התעשייתי, מאושרים בהצבעה הנערכת בקרב נציגי אותם גופים לאומיים החברים ב-ISO הנוטלים חלק בתהליך ההכנה של המסמך. בעבר, תהליך ההכנה של תקנים בין-לאומיים במסגרת ISO ארך לעתים קרובות שנים ארוכות, אך כיום עומדים לרשות מכיני התקנים מנגנונים חדשים המאפשרים פעולה מהירה כאשר יש צורך דחוף בכך.

עם אישור ה- ISPS Code על ידי הארגון הימי הבין-לאומי התעורר הצורך במתן פרשנות סבירה ומוסכמת על הכול לאסופת כללים זו, במטרה לקבוע דרכי פעולה מיטביות להערכת ההגנה על אפטרות נמלי ים ולפיתוח תוכניות הגנה הולמות. פרויקט פרשנות זה הושלם בפרק זמן של 10 חודשים, ותוצאותיו פורסמו כמפרט ISO הזמין לציבור הרחב [ISO Publicly Available Specification], ISO/PAS 20858. תקן בין-לאומי חדש עבור תעשיית המזון, שנועד להבטיח הגנה על שרשרת הספקת המזון (ISO 22000), הושלם אף הוא לאחרונה. מפרט מערכות ניהול בדרג גבוה העוסק גם הוא בשרשרות הספקה (ISO/PAS 28000) הוכן ואושר תוך פחות מ-10 חודשים.

לא מכבר הושלמה הכנתו של מפרט ISO אחר הזמין לקהל הרחב, ISO/PAS 28001, שנועד לסייע למגזר התעשייתי בקיום דרישות הליבה עבור 'מפעילים כלכליים מורשים' [Authorized Economic Operators (AEOs)], כפי שאלה מתוארות בקווים כלליים ב'מסגרת התקנים' [Framework of Standards] שאישר ארגון המכס העולמי. מפרט זה אושר פה אחד בהצבעה שנערכה במאי 2006, והוא עומד להתפרסם בקרוב.

גם רשויות מכס עשויות להפיק תועלת מ- ISO/PAS 28001, בבואן לקבוע אילו גופים ראויים לזכות במעמד של גוף כלכלי מורשה, שכן:

1. למשתמשים ב- ISO/PAS 28001 ניתנת הדרכה באשר לקיום דרישות הליבה הנוגעות להגנה על שרשרות ההספקה, אשר מזוהות ב'מסגרת התקנים' [Framework of Standards] שאישר ארגון המכס העולמי; וכן
2. כל הפעילות המבוצעת במסגרת קיום הדרישות הללו אמורה להיות מתועדת.

המפרט התעשייתי ISO/PAS 28001 מאפשר לצד שלישי שאינו גוף ממשלתי לערוך מבדק של מערכות ההגנה, נוהלי ההגנה, אמצעי ההגנה וכדומה של מפעילים כלכליים מורשים. הדבר מאפשר לרשויות המכס לבדוק ולאמת את העבודה שנעשתה בתחום זה לאחר השלמתה, במקום להיות מעורבות באופן ישיר בתהליך המבדק. באופן זה יכולות רשויות המכס למנף את כוח העבודה שלהן ולחסוך במשאבים.



המגזר התעשייתי הוא בעל העניין הראשון במעלה בכל הנוגע להגנה על הסחר הבין-לאומי. שיבושים בסחר הבין-לאומי עלולים להיות בעלי השלכות חמורות על כל הנוגעים בדבר. בעבר לא הצליח המגזר התעשייתי להוציא לפועל יוזמות משלו לחיזוק ההגנה על שרשרת ההספקה הבין-לאומיות, בהיעדר גורם מכוון אשר ירכז וימקד את המאמצים בתחום זה. מאז השתנה המצב. 'מסגרת התקנים' [Framework of Standards] שאושרה על ידי ארגון המכס העולמי מספקת בסיס וכיוון לכל העוסקים בתחום, ובה בעת, ארגון התקינה הבין-לאומי מספק את הפורום שבו יכולים נציגי המגזר התעשייתי ללבן את הסוגיות העומדות על הפרק ולהגיע להסכמה ביניהם. מאמצים אלה הניבו במשותף פרי בדמות המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 (מפרט זה עומד להתפרסם כמפרט זמין לקהל הרחב, לצורך קבלת משוב ממשתמשים ומרשויות מכס גם יחד. על סמך המשוב שיספקו כל הגורמים הנוגעים בדבר ניתן יהיה לגבש תקן בין-לאומי מוסכם ומקובל על הכול).

לטפל בנקודות פגיעות [vulnerability] במערכת ההגנה.

המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 מבוסס על עקרונות ניהול סיכונים, ודורש מן המשתמש לפתח ולממש תהליך הערכה של נקודות פגיעות במערכת ההגנה; כמו כן נדרש המשתמש לפתח ולנהל אמצעי-נגד לנוכח הסיכונים או/וגם אמצעים למיתון חומרת הסיכונים, לגבש תוכנית הגנה, להכשיר עובדים לצורך מימושה, ולהעריך את האפקטיביות של תהליכי ההגנה שהוא מפעיל ומממש. אמנם המפרט הבין-לאומי ISO/PAS 28001 אינו מתייב שימוש במתודולוגיה ספציפית כלשהי לניהול ההגנה על שרשרת ההספקה, אך המפרט מספק הדרכה בנושא, בעלת אופי אינפורמטיבי, במטרה להעמיד לרשות המשתמש כלים לפיתוח תוכנית הגנה, ובה בעת מאפשר לעורכי מבדק (ככל שקיימים כאלה) להבין לעומק, באמצעות המידע, את כוונת המפרט.

התרומה להגנה על הסחר הבין-לאומי

מהי תרומתו של מפרט בין-לאומי זה, הזמין לקהל הרחב (PAS - Publicly Available Specification), להגנה על הסחר הבין-לאומי?

- חברות הנוטלות על עצמן מחויבות לנושא, והמבקשות לשנע באופן בטוח את הסחורות שהן מייצרות או משווקות, יכולות להשתמש במפרט בין-לאומי זה כבתקן תעשייה המובן ומקובל על הכול ברחבי תבל;
- מפעילים של שרשרת הספקה יכולים לבחור שותפים עסקיים מבין אותן חברות שכבר נטלו על עצמן מחויבות לפעול לפי מפרט בין-לאומי זה, וכך ליצור ביתר קלות מערכת של שרשרת הספקה מוגנת ובטוחות;
- מפרט בין-לאומי זה מספק הדרכה גם באשר לאופן הפעולה עם שותפים עסקיים לשרשרת הספקה שאינם עומדים בדרישות המפרט;
- המפרט מקל על חברות המבקשות לקבל מעמד של מפעיל כלכלי מורשה, שכן מערכת ההגנה שלהן היא מערכת המתוכננת ומתועדת בהתאם לדרישות המפרט;
- מפרט בין-לאומי זה מסייע גם לרשויות מכס הדנות בפניות של חברות העומדות בדרישות המפרט ואשר מבקשות לקבל מעמד של מפעיל כלכלי מורשה, שכן חברות אלה הן בעלות תוכניות הגנה מתוכננות כהלכה שפותחו ותועדו בהתאם להנחיות המפרט. מלאכתן של רשויות המכס קלה עוד יותר כאשר מדובר בחברות שפנו קודם לכן, מיוזמתן, לקבלת התעדה למפרט על ידי צד שלישי, שכן במקרה זה, רשות בלתי תלויה היא שעורכת סקר של מערכות ההגנה של אותן חברות ומעניקה להן גושפנקה רשמית;
- הציבור הרחב מפיץ אף הוא תועלת מן המפרט ונהנה מהגנה טובה יותר על סחורות ומטענים המובלים לאורך שרשרת ההספקה הבין-לאומיות, שכן, תודות למפרט בין-לאומי זה, אלה העוסקים בניטול ובשינוע הסחורות והמטענים חוברים יחדיו במאמץ לחזק את ההגנה על שרשרת ההספקה ולסכל מראש את האיומים הנשקפים לה.

מכון התקנים הישראלי