

العنوان:	الرقابة الجمركية و متطلبات تسهيل التجارة الدولية
المصدر:	مجلة المال والتجارة - مصر
المؤلف الرئيسي:	قورة، محمد سليمان
المجلد/العدد:	ع572
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	2016
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	38 - 44
رقم MD:	782772
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	ACI, EcoLink
مواضيع:	الجمارك، التجارة الدولية، الرقابة الجمركية، إدارة المخاطر
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/782772

الرقابة الجمركية ومتطلبات تسهيل التجارة الدولية

د / محمد سليمان قورة

عضو المكتب الفني لوزير المالية



الجمركية والتي تمتد إلى وسيلة النقل المستخدمة وما تحمله من بضائع فتجرى عمليات التفتيش الجمركي بأسرع ما يمكن ، وقد تختلف طرق التفتيش التي تخضع لها البضائع الداخلة للمنطقة الجمركية بصورة كبيرة طبقاً للطبيعة الجغرافية من حيث الجو والبر والبحر وحجم حركة النقل الداخلة للمنطقة الجمركية ، وبمقتضى هذه الرقابة يغدو ممتنعاً كلياً عبور أى من السلع أو البضائع من أو إلى الإقليم الجمركي للدولة ، عبر الخط الجمركي المعين دون الخضوع للرقابة الجمركية التي تمارسها الجهات المختصة ممثلة في الإدارات الجمركية من خلال المكاتب الجمركية بالمناطق الجمركية في الموانئ البحرية والجوية في المنافذ البرية التي تتولى أعمال الرقابة الجمركية وإتمام الإجراءات اللازمة للإفراج عن البضائع الواردة والصادرة

الأنشطة الرقابية الخاصة بكل منها من أجل ضمان تدفق حركة التجارة الدولية على نحو حر وسلس ودون عائق .

ومن هنا يثور التساؤل عن كيفية قيام الإدارات الجمركية بالموازنة بين متطلبات إحكام الرقابة الجمركية على البضائع وحركة المسافرين . وبين متطلبات تسهيل وتأمين حركة التجارة الدولية في ظل النظام التجاري الدولي الذي يعزز تقليل تدخلات السلطات الجمركية في حركة البضائع في التجارة الدولية إلى أدنى حد ، وهو ما سنحاول الإجابة عليه فيما يلي :

أولاً : مفهوم الرقابة الجمركية :

يقصد بالرقابة الجمركية التدابير المطبقة من قبل الإدارات الجمركية لضمان الالتزام بالقانون الجمركي ، فعندما يتم إدخال البضائع للمنطقة الجمركية ، يتعين خضوعها للرقابة

تواجه الإدارات الجمركية تحديات حقيقية وتغييرات كبيرة في بيئة عملها نتيجة النمو التجاري العالمي ، والاهتمامات المتزايدة بمتطلبات الأمن الجمركي والتجاوب مع الاتجاهات المستجدة للسياسات التجارية ، وتعقيدات المشهد العالمي ، فضلاً عن انتشار ظاهرة التهريب الجمركي والضريبي ، وفي الوقت ذاته يقع على عاتق الإدارات الجمركية أيضاً تسهيل حركة البضائع والأشخاص استجابة لمقتضيات التجارة الدولية ، مما قد ينجم عنه مخاطر ؛ لأن امتداد وتوسيع الرقابة تأكيد على الالتزام بالقوانين الجمركية والقواعد الرقابية قد يعوق حركة التجارة الدولية ، وبالتالي يتعين أن تتناسب متطلبات الرقابة الجمركية مع مستوى التقييم الخاص بهذه المخاطر وفقاً لأولويات الإدارات الجمركية من أجل تعزيز التعاون وتنسيق

وتحصيل الضرائب والرسوم المستحقة عليها وتطبيق القوانين والقرارات ذات الصلة ، ويشمل ذلك الإقليم والخط الجمركيين .

والأصل في ولاية الاختصاص بالرقابة الجمركية انعقادها لمصلحة الجمارك من خلال مكاتبها الجمركية المختصة ، وهي ولاية إدارية عامة تمتد على جملة النطاق الإقليمي لكافة الدوائر الجمركية ، بيد أنه وعلى الرغم من ذلك فإن إجراءات الرقابة الجمركية ليست وحدها اللازمة لعبور السلع والبضائع المناطق الجمركية المعنية في هذا الشأن ، إذ لحق بها العديد من الغجرات التي نصت عليها قوانين أخرى خلاف قانون الجمارك ، وقد غدت تلك الإجراءات بمثابة شروط ابتداءً لمباشرة ما عينه قانون الجمارك من إجراءات الرقابة الجمركية ، بحسبان أنه يلزم تحقق تلك الإجراءات ابتداءً لأجل المرور بذلك ما قرره قانون الاستيراد والتصدير الصادر بالقانون رقم ١١٨ لسنة ١٩٧٥ ، من إجراءات تتمثل إجمالاً في وجوب الحصول على شهادة من الهيئة العامة

للرقابة على الصادرات والواردات ، تسمى شهادة فحص تفيد استيفاء البضائع المستوردة أو تلك المصدرة للشروط والمواصفات المعينة في هذا الشأن وهو الإجراء الرقابي الذي لا محيص عنه حتى تصير البضائع المراد استيرادها أو تصديرها أهلاً للمرور بإجراءات الرقابة الجمركية التي تمارسها المكاتب الجمركية ، الأمر الذي يكون معه عبور البضائع الخط الجمركي رهين باستيفاء إجراءات الرقابة الجمركية ، فإن استيفاء تلك الأخيرة إنما هو رهين بدوره باستيفاء إجراءات الرقابة على الصادرات والواردات .

وعلى ذلك استقر إفتاء الجمعية العمومية لقسمى الفتوى والتشريع على أن المشرع قد يمنح في بعض من الأحوال اختصاصاً محدداً لجهة إدارية أخرى كالهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات كي تمارس مهام فحص السلع والبضائع من داخل الدوائر الجمركية ، فإن ذلك لا يعنى سوى تقرير ولاية قاصرة لتلك الهيئة داخل الدوائر الجمركية منحصرة في محض فحص عينات من البضائع المراد عبورها الخط الجمركي ، وهي

ولاية بحكم محدودية نطاقها تنتهي بانتهاء المهمة المقررة فيرتفع عن تلك الهيئة كل سلطان إداري لها بمجرد انتهائها من أعمال الفحص لتسترد مصلحة الجمارك من خلال مكاتبها الجمركية سلطان ولايتها العامة على جملة تلك البضائع المراد عبورها الخط الجمركي ، الأمر الذي يوجد أساسه فيما قرره المشرع في قانون الجمارك من ولاية كاملة للمكاتب الجمركية مقارناً بتلك الولاية القاصرة التي عينها المشرع في قانون الرقابة على الصادرات والواردات للهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات من وظيفة الفحص فحسب مما لا فكاك معه من لزوم كل جهة من هاتين الجهتين حد الطبيعة الولائية لاختصاصها المقرر دون تفريط أو إفراط .

الأمر الذي قد يؤدي إلى تعدد الإجراءات الجمركية وعدم وضوحها ، فقد أشارات إحدى الدراسات إلى أن مشاكل التعامل مع الإدارة الجمركية في مصر تجبر نحو ١٠٪ من الشركات المصرية على الاتصال يومياً بمصلحة الجمارك مما يؤدي إلى ضياع حوالي ١٠٠ يوم عمل

سنوياً في المتوسط ومن ثم تنمو مشكلة المدفوعات غير الرسمية لتسهيل الإجراءات الجمركية .

وقد تناول المشرع في قانون الجمارك في الفصل الثالث من الباب الأول قواعد دخول البضائع وخروجها من الجمهورية والقيود التي ترد عليها والأعمال المحظورة وذلك إكمام للرقابة الجمركية ونظمت ذلك المواد من ١٣ إلى ١٨ من القانون والمادتان ٩,٨ من اللائحة التنفيذية وذلك على النحو التالي :

- كل بضاعة تدخل الجمهورية أو تخرج منها يجب أن يقدم عنها بيان وأن تعرض على السلطات في أقرب فرع جمركي وفقاً لما تحدده مصلحة الجمارك .

- تنشأ فروع مصلحة الجمارك وتحدد اختصاصاتها وأنواع البضائع المسموح بإتمام الإجراءات عليها بقرار من وزير الخزانة (وزير المالية حالياً) .

- تعتبر البضائع ممنوعة ، أي لايسمح باستيرادها أو تصديرها لأي غرض من

الأغراض وتلك التي يتم رفضها من الجهات الرقابية المختصة ، وإذا كان استيراد البضائع أو تصديرها خاضعاً لقيود من أية جهة كانت فلا يسمح إدخالها أو إخراجها ما لم تكن مستوفية للشروط المطلوبة .

- لا يجوز للسفن التي تقل حمولتها عن مائتي طن بحرى أن تنقل إلى الجمهورية أو منها بضائع ممنوعة أو خاضعة لضرائب باهظة ويحدد رئيس مصلحة الجمارك أنواع البضائع الخاضعة لضرائب باهظة كالتبغ ومشتقاته ويحظر كذلك على السفن التي تقل حمولتها عن مائتي طن بحرى والمشحونة ببضائع من الأنواع المشار إليها أن تتجول أو تخالف وجهة سيرها داخل نطاق الرقابة البحري إلا في الظروف الناشئة عن قوة القاهرة أو طوارئ بحرية ، وعلى الربابنة في هذه الأحوال أن يخطرأوا أقرب مكتب للجمارك دون إبطاء .

- يحظر على السفن من أية حمولة كانت أن ترسو في غير الموانئ المعدة لذلك أو في قناة السويس وبحيراتها أو في مصب النيل دون إذن سابق من الجمارك إلا في الظروف الناشئة عن طوارئ بحرية أو قوة القاهرة وعلى ربابنة السفن في هذه الحالة إخطار أقرب مكتب للجمارك .

- يحظر على الطائرات أن تجتاز الحدود في غير الأماكن المحددة لذلك أو أن تقلع أو تهبط في غير المطارات المزودة بمكاتب للجمارك إلا في حالات القوة القاهرة وعلى قادة الطائرات في هذه الحالة أن يقدموا بذلك تقريراً للجمارك .

ثانياً : مستويات الرقابة الجمركية :

هناك ثلاثة مستويات لإجراءات الرقابة الجمركية ، هي : الرقابة الجمركية قبل التخليص وعند التخليص وبعد التخليص ، وهذه المستويات من الرقابة تحركها المعلومات الاستخباراتية وتركز على تحديد النشاط التجاري على

المخاطر ، ومن ثم تنقسم الرقابة الجمركية التي تمارسها الإدارة الجمركية إلى ما يلي :

(١) الرقابة الجمركية قبل الإفراج :

وتتمثل في المراجعة المستندية للإقرار الجمركي ، إذ تقتصر الرقابة الجمركية في هذه المرحلة على المراجعة المستندية للإقرار الجمركي (بما فيه إقرار القيمة) والمستندات المرفقة به بحيث يتم في هذه المرحلة مراجعة أسماء الشركات والتواريخ الخاصة بالتعاقد والشحن وبيانات الشحن وشرط البيع ووصف البضاعة وسعر الوحدة والعملية والوزن والرجوع إلى قواعد البيانات المتاحة باستخدام البرامج الآلية لنظم المخاطر ، ويمكن للإدارة الجمركية طلب مستندات إضافية إذا ترتب على المراجعة المستندية الحاجة إلى الحصول على معلومات أو مستندات إضافية ، يتم طلب هذه المستندات بالطرق الرسمية باستخدام النموذج الخاص بطلب المستندات الإضافية لتدعيم القيمة التي أقر بها المستورد في الإقرار الجمركي وإقرار القيمة .

(٢) الرقابة الجمركية أثناء الإفراج :

تقوم الإدارة الجمركية باتخاذ إجراءات كشف ومعاينة للبضاعة ومطابقتها قبل إتمام الإجراءات الجمركية وصولاً إلى تقدير وتحصيل الضريبة الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم المستحقة عنها للإفراج عن البضائع وخروجها من الدائرة الجمركية ، ويجب الإفراج عن البضائع المقر عنها بمجرد انتهاء الجمارك من فحصها أو تقرير عدم فحصها بشرط :

- عدم وجود مخالفات .
- استيفاء ترخيص الاستيراد أو التصدير أو أي مستندات أخرى مطلوبة .
- سداد الضرائب والرسوم المستحقة أو قبول الضمانات اللازمة .

(٣) الرقابة الجمركية اللاحقة :

تقوم الإدارات الجمركية بإعمال سلطاتها على الحدود ، ووقت وصول الواردات مثل الفحص المادي والتحقق من القيمة ومنشأ السلع وتصنيفها وفحص العينات والتثبت من الشهادات والرخص وغيرها ، وكثيراً ما تطبق أسلوب الفحص المادي بنسبة ١٠٠٪ ولا يؤدي هذا الأسلوب إلى إطالة مدة التأخير عند الحدود فحسب ، وإنما إلى

استغلال غير فاعل للعدد المحدود من موظفي الرقابة والتفتيش عند الحدود ، علاوة على هذا ، فإن الفحص المادي بنسبة ١٠٠٪ يهيئ بيئة مواتية للممارسات غير المشروعة ، ولذا فإن أوجه الرقابة القائمة على المراجعة اللاحقة شرط لازم لقيام الإدارات بتطبيق تدابير تيسير التجارة الأخرى مثل الفصل بين الإفراج والتخليص والإجراءات المبسطة للأشخاص المعتمدين ، والمشغلين المعتمدين ، أو أحكام اتفاقية منظمة التجارة العالمية بشأن التقييم الجمركي .

وتتمدد الرقابة الجمركية على الشحنات والصفقات إلى ما بعد الإفراج الجمركي بسبب متطلبات تيسير التجارة ، واعتبار الجمارك معابر وليست مخازن ، ولتحقيق التوازن بين الرقابة الجمركية وتيسير التجارة بنقل عملية الرقابة الجمركية إلى ما بعد الإفراج الجمركي عن البضائع المستوردة وتمثل الرقابة بعد الإفراج في مراجعة مستندات الرسائل بعد الإفراج الجمركي بواسطة مراجعين ذات كفاءة بهدف اختيار الصفقات التي سوف تخضع لإجراءات تحقق إضافية ، حيث يقصد بإجراءات التحقق

الإضافية الفحص الدقيق والدراسة المستفيضة لكافة المستندات المرفقة بالبيان الجمركي وكافة المستندات ذات العلاقة بالشحنات المختارة لإجراء مزيد من التحقق .

وتعرّف اتفاقية كيوتو المعدلة الرقابة اللاحقة أو الرقابة القائمة على التدقيق بأنها التدابير التي تتخذها الجمارك للتثبت من صحة ومصداقية الإقرارات عن طريق فحص الدفاتر والسجلات ونظم الأعمال والبيانات التجارية التي بحوزة الأشخاص المعنيين .

وكمؤشر إرشادي للحالات التي يجب أن تخضع لمزيد من التحقق فإنه يمكن حصر هذه الحالات في الآتي :

- إذا كانت المستندات المقدمة غير كافية لإجراء التقييم .
- إذا كانت تحيط بالصفحة ظروف يعتقد أنها أثرت على السعر المدفوع .
- إذا كان الأسلوب المستخدم للتقييم هو أحد الطرق البديلة وليس طريق قيمة الصفقة .
- إذا أقر المستورد بأن هناك علاقة ارتباط بين كل من المستورد والمورد أو كان هناك شك بذلك .

- إذا أقر المستورد أن هناك قيوداً على التصرف في البضاعة المستوردة .
- إذا أقر المستورد أن هناك شروطاً واعتبارات تجعل تقدير القيمة صعباً أو حين الشك في ذلك .
- عندما يستشف أو يفهم من إقرار القيمة أن البائع سوف يحصل على عوائد من البيع اللاحق للبضاعة .
- عندما تكون هناك بضاعة مسلمة من المشتري إلى البائع بدون قيمة أو بقيمة مخفضة ولم يشر إلى ذلك في إقرار القيمة .
- عندما يقر المستورد في إقرار القيمة بأن هناك أدوات استخدمت في التصنيع أو يشك في ذلك .
- عندما يقر المستورد في إقرار القيمة أن هناك عمولات أو يشك في ذلك .
- عندما يكون إقرار القيمة مخادعاً ويجب اتخاذ إجراءات قانونية تجريمه .
- عندما يكون إجراء تحقيق أو مراجعة في منشأة المستورد ضرورياً .

- عندما يقر المستورد بأن هناك خصومات من سعر الفاتورة .
- عندما يكون سعر الفاتورة مخفضاً بشكل كبير ، فإذا كان القرار النهائي هو إمكانية إجراء التحقق الإضافي في الإدارة الجمركية فإنه يتم مخاطبة المستورد لحضور مقابلة مكتبية داخل الجمارك للإجابة عن أي استفسارات أو ملاحظات تحيط بالصفقة ، وفي حالة عدم تمكن المستورد من إقناع الإدارة الجمركية بسلامة وصحة بياناته يتم التحضير إلى زيارة ميدانية في منشأة المستورد لإجراء المراجعة الحسابية اللاحقة بمراجعة الدفاتر والسجلات والمستندات للتحقق من مدى التزام المستورد ومصداقيته في الإقرارات الجمركية المقدمة للجمارك .

ويتضح مما تقدم بجلاء أن الرقابة الجمركية اللاحقة أسلوب رقابي بالغ الأهمية للجمارك والسلطات التنظيمية الحدودية الأخرى ، إذ يمكنها من تطبيق نهج رقابة قائم على تقييم المخاطر تقييم المخاطر متعدد

الأوجه ، أي إنها تنتقل من رقابة تنحصر فى فحص المعاملة التجارية إلى إدارة أقوى قائمة على المراجعة .

ثالثاً : إدارة المخاطر للرقابة

الجمركية:

تطبق الإدارات الجمركية فى كثير من الدول نظام التفتيش المادى بنسبة ١٠٠٪ ، أى أن كل شحنة تُوقف وتُفتش بطريقة مادية (على نحو جزئى أو كلى) ، مما يتسبب فى حالات كثيرة من التأخير لدى المعابر الحدودية والموانئ والمطارات فضلاً عن أن تفتيش جميع الشحنات من شأنه أن يخلق بيئة حاضنة للفساد من خلال دفع مبالغ غير رسمية بهدف تعجيل عملية الإفراج الجمركى .

ومن السمات المشتركة لعمل الجمارك الحجم الكبير من المعاملات واستحالة فحصها كلها ، لذا تواجه الإدارات الجمركية التحدى المتمثل فى تيسير حركة المسافرين والبضائع بطريقة مشروعة مع إحكام الرقابة لكشف المخالفات ، وتجد الإدارات الجمركية نفسها تحت ضغط متزايد من الحكومات الوطنية والمنظمات الدولية لتيسير الإفراج عن المسافرين والبضائع

بطريقة مشروعة ، وفى الوقت ذاته عدم الإخلال بمتطلبات الرقابة الجمركية ، ومن ثم فإن الحل لهذه المشكلة يتحقق على أفضل وجه فى تطوير رقابة جمركية تقوم على تقييم وتوصيف وانتقاء المخاطر ، أى الإفراج بنظام الانتقاء .

وتعرف إدارة المخاطر - وفقاً للتعريف الذى اعتمده مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية - بأنها تطبيق نظامى لإجراءات وممارسات الإدارة التى تزود الجمارك بالمعلومات اللازمة لمعالجة التحركات أو الشحنات التى تشير إلى وجود مخاطر ، ويندرج مفهوم إدارة المخاطر فى الإجراءات الجمركية فى إطار المادة الثامنة من اتفاق الجات لعام ١٩٩٤ (الرسوم والإجراءات المتصلة بالاستيراد والتصدير) التى تشجع أعضاء منظمة التجارة العالمية على أن يقللوا إلى أدنى حد من إصدار إجراءات الاستيراد والتصدير وتعقيدها وتقليل وتبسيط توثيق الواردات والصادرات .

ومن ثم فإن إدارة المخاطر بمثابة عملية تحليلية تُستخدم فى تقرير كل من مستوى المخاطر الفعلى والمقبول ويشمل

تقييم احتمال عدم الإعلان عن البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية أو عدم الإعلان عنها كلها ، وستشمل عوامل تقييم المخاطر أنماط الاستيراد ، ومعدلات الرسوم والضرائب ، وأنواع البضائع ، ونتائج الفحص السابق ، ومسارات ووسائل النقل ، كما أن تطبيق إدارة المخاطر واستعمال مبدأ الانتقائية القائمة على أساس المخاطر (بوسيلة المسار الأحمر والأخضر) يسمح للإدارة الجمركية بتوزيع مواردها البشرية على المناطق ذات المخاطر العالية بينما تزيد من فاعلية عملية التخليص الجمركى للشحنات قليلة المخاطر ، فعلى سبيل المثال ، عملت اليابان على تعزيز قدرات تقييم المخاطر الجمركية لديها منذ ١٩٩٩ م مما ساعد الجمارك على المحافظة على نفس مستويات التوظيف التى كانت سائدة عام ١٩٩٩ م تقريباً ، علماً بأن عدد معاملات الاستيراد قد ازدادت بما يقارب ٦٠٪ (٢٠٠٧) ومعاملات التصدير بما يقارب (٢٠٠٧) .

وتزداد فاعلية طريقة الانتقائية القائمة على أساس المخاطر فى ظل البيئة المؤتمتة حيث يمكن تطبيق الانتقائية القائمة على

أساس التحليل الحاسوبي للمخاطر على جميع الواردات والصادرات بشكل متسق ، ونجد أنها طريقة أسرع وأدق عند مقارنة مجموعة بيانات صادرة عنها (مثل البيانات المستخلصة من إقرار السلع) مع جميع مجموعات البيانات التي ينتجها نظام تحليل المخاطر الحالي ويمكن لتكنولوجيا المعلومات أن تيسر عملية تحديث جميع تقارير تحليل المخاطر استناداً إلى أحدث النتائج التي يُسفر عنها التخليص الجمركي وتدقيق الحسابات .

وهناك خمس خطوات رئيسية في عملية إدارة المخاطر كما أقرتها منظمة الجمارك العالمية وهي :

- تحديد السياق : لاستيراد السلع ، ضوابط التصدير ، وحركة المسافرين ... إلخ .
- تحديد المخاطر : حماية الإيرادات (من تخفيض القيمة ، وتحديد منشأ السلع وتصنيفها) ، وتحديد الموانع والقيود (مثل الاتجار في المخدرات ، والتعدي على حقوق الملكية الفكرية ، والاتجار بالأسلحة النارية ... إلخ) .

- تحليل المخاطر : رجحان حدوث الخطر المحتمل (أقل احتمالاً ، ومحتمل ، ومحتمل جداً) ، حيث يعتمد نظام إدارة المخاطر على تحديد مسارات للإفراج ، وهي :
- الإفراج بالمسار الأخضر : حيث لا يتم فتح أو معاينة الطرود أو الحاويات ويفرج عنها مباشرة بعد تقديم ملف الإقرار الجمركي للإدارة الجمركية مستوفياً كافة البيانات والمستندات المطلوبة وجهات العرض الرقابية إن وجدت .
- الإفراج بالمسار الأحمر : حيث يتم فحص ومعاينة البضائع قبل الإفراج عنها استيراداً أو تصديراً .
- الإفراج بالمسار الأصفر : ويعنى ظهور علامة عند ضرورة استكمال مستندات لم تقدم ضمن ملف الإقرار أو استيفاء إجراء معين ضروري قبل الإفراج .

تقييم المخاطر وتحديد أولوياتها : تقييم آثار وتوابع المخاطر إن حدثت (مرتفعة ، ومتوسطة ، ومنخفضة) .

معالجة المخاطر : تحديد التدابير المضادة وربطها مع مستويات المخاطر (مقبولة ، أو يمكن معالجتها ، أو إبعادها أو التخلص منها) .

بالإضافة لهذه الخطوات الخمس تتطلب إدارة المخاطر رسداً ومراجعة مستمرة للتخلص من النتائج السلبية أو الإيجابية الخاطئة التي أسفرت عنها عملية تقييم المخاطر وفي كل مراحل العملية فإن التوثيق والاتصالات والتشاور مع كل أصحاب المصلحة المعنيين يعتبر عنصراً رئيسياً حيث إن إدارة المخاطر مهمة مؤسسية تشارك فيها المؤسسة بأسرها وليست مهمة تضطلع بها وحدة بعينها .

هذا وتطبق مصلحة الجمارك المصرية نظام إدارة المخاطر بناءً على المعلومات المسبقة في إدارة عمليات الإفراج عن الواردات على نحو يسمح بفحص الرسائل التي تمثل خطورة فقط مما أسهم في تخفيض زمن الإفراج ، وبالتالي تخفيض تكلفة الاستيراد حيث إن الدراسات أثبتت أن التأخير في زمن الإفراج يؤدي إلى زيادة التكلفة في المتوسط بنسبة ١٥٪ .