

Исследование: импорт надувных моторных лодок в Канаду

Рамки и задачи исследования

I. Рамки исследования

1. **Продукт** – надувные аэролодки (разработки и производства ПФ «Берег»). Конкретно подобного продукта (airboats, inflatable airboats) не описано в регулирующих документах Канады, поэтому рассматриваются близкие продукты: marine/water/inflatable pleasure crafts/vessels/boats.

2. **Номинальная страна происхождения** – Китай.

II. Задачи исследования

Основная задача №1 – выяснить вопрос маркировки продукта (лодки).

Основная задача №2 – выяснить вопрос серийного номера корпуса продукта (лодки).

Сопутствующие необязательные задачи – собрать в ходе решения задач №1 и №2 прочую информацию, связанную с импортом в Канаду (на усмотрение автора).

Основные заключения по результатам исследования

III. Основные результаты, выводы и рекомендации

Сформулированы суммарно в рамках решения основных задач №1 и №2 и применительно к основным целям заказчика. Раздел вынесен в начало документа, затем представлена расширенная и дополнительная информация.

1. Маркировка (подробнее, см. раздел IV)

Маркировка – указание на грузе/продукте страны его происхождения. Повышенные требования к маркировке предъявляются к коммерческим продуктам (товарам), импортируемым в Канаду из стран, претендующих на преференции – пониженные или нулевые ввозные пошлины в рамках торговых соглашений с Канадой. Однозначных требований к маркировке нет, это – ситуативный вопрос. Его основная суть – подтвердить страну происхождения и, тем самым, подтвердить преференции на импорт продукта в Канаду. Маркировка может/должна наноситься на сам продукт, упаковку, контейнер – на один, некоторые или все данные предметы. Есть исключения, не требующие маркировки, например, импорт некоммерческих продуктов (для личного пользования, но есть исключения и для коммерческих продуктов – товаров; см. раздел IV).

1.1. Общие рекомендации

1. Определить фирму в Китае, если Китай – номинальная страна происхождения продукта.
2. Определить спецификацию продукта, т.е. в каком виде продукт будет поставляться в Канаду.
3. Определить дальнейшую судьбу продукта в Канаде, т.е. локальную бизнес-модель.
4. Задать на канадской таможене следующие вопросы и получить на них ответы:

a) *Is the good required to be marked with its country of origin?*

б) *What country of origin must be marked on the good?*

в) *What is the acceptable method and manner of marking the good?*

1.2. Более конкретные рекомендации

1. Страна происхождения (Китай) обязательно указывается во всех соответствующих документах.
2. Маркировка наносится на упаковку/контейнер продукта, т.е. маркируется груз.
3. Исходя из спецификации продукта и рекомендаций таможенника, маркируется продукт: определяется место и метод маркировки, но так, чтобы маркировка не бросался в глаза и, при необходимости, могла бы быть удалена/заменена (например, наклейка, табличка). **Но постараться избежать маркировки самого продукта или продумать способ её устранения/замены.**

Это избыточный гарантированный вариант на всякий случай. А согласно общим рекомендациям выше, пусть человек в Канаде (**конкретный импортер**) лично выяснит на таможене, нужна ли вообще маркировка для указанного продукта/страны, и каким методом и куда она должна наноситься (см. вопросы на английском выше). Вполне возможно, что маркировка на самом продукте вообще не потребуется (см. раздел IV ниже). Но как минимум на упаковке/контейнере маркировку следует поставить, а также указать страну происхождения (Китай) в документах.

2. Серийный номер корпуса (подробнее, см. разделы V, VI)

2.1. Импорт лодки в сборке

Серийный номер корпуса – Serial Hull Number или Hull Identification Number (**HIN – стандартно**).

1. Если импорт коммерческий (для перепродажи) – HIN обязателен. В нем, в том числе, будет идентифицироваться страна происхождения по индивидуальному коду производителя (MIC).
2. Если импорт на частное лицо для личного пользования – HIN не обязателен для импорта (**но уточнить на таможене!**). Для выставки этого достаточно, если лодка будет выставляться как экспонат. Но по закону, лодка, ввезенная (задекларированная) в Канаду для личного использования (как некоммерческий продукт) не может далее продаваться (становиться коммерческим товаром). Этот момент отслеживается в течение 4-х лет, и, при нарушении, следуют санкции. Более того, хотя говорится, что при некоммерческом импорте HIN необязателен, во-первых, скорее всего его потребуют на таможене, чтобы затем отслеживать лодку уже внутри Канады. А во-вторых, для того, чтобы пользоваться лодкой (зарегистрировать её) конечный пользователь всё равно обязан регистрировать канадский HIN, который будет сделан на основе

оригинального иностранного HIN и включать в себя код страны производителя (подробнее см. раздел VI).

Тем не менее, если лодка ввозится как коммерческий продукт (товар), но впоследствии дорабатывается (*undergoes rebuilding*), то доработчик уже считается конечным производителем и может присвоить лодке собственный полностью канадский HIN (запросить разрешения и зарегистрировать HIN в *Transport Canada*). Код – 8903.11.00 00, тариф – MFN 9,5% (для Китая).

Следует проработать вопрос, чтобы изначальный российский серийный номер корпуса можно было впоследствии убрать/заменить, например, разместив его на накладке и т.п., а не теснением или стойкой краской на материале корпуса.

2.1. Импорт лодки в разобранном состоянии – как комплектующие для последующей сборки и доработки в Канаде

Лодка может импортироваться и в разобранном виде как комплектующие: корпус (шкура), чешуя, весла, тросы, рама под аэроустановку, винт, рули и проч. Можно разнести всё это по разным местам в одной поставке и задекларировать как комплектующие для лодки – конечного продукта, который будет производиться (собираться, дорабатываться) уже в Канаде. Тогда HIN на канадской таможне точно не потребуется. Код – 8903.19.00 00, тариф – MFN 9,5% (для Китая).

Если поставляется сразу несколько лодок в разобранном виде, то в поставке отдельно могут быть, например, место с набором корпусов, место с набором весел, место с набором фитингов и т.д. Можно вообще разносить всё это по разным поставкам. При этом суммарная заявленная стоимость комплектующих может быть меньше стоимости лодки в сборке, т.е. будет меньше сумма таможенной пошлины и прочих сборов. Заявленную стоимость назначает экспортер.

Как сказано, последующая сборка, включая установку двигателя производится в Канаде. Для выставки этого достаточно. Для коммерции затем необходимо зарегистрировать внутренний канадский HIN – полностью оригинальный. Лицо, производящее конечную сборку/доработку лодки в Канаде, будет являться производителем конечного продукта, ответственным за присвоение HIN.

При поставке лодки в разобранном виде (как комплектующие), думаю, следует избегать наличия на корпусе оригинального российского HIN, чтобы на канадской таможне не возникало ненужных вопросов. Поэтому – вопрос к российскому производителю: сможет ли он выпустить и продать, например, корпус (шкуру) без полного серийного номера корпуса.

Я не знаю структуру российского серийного номера корпуса, но, думаю, она похожа на канадский. Стандартный канадский 12-ти символьный HIN имеет вот такую структуру (подробнее описано в разделе VI):

Table 1-1 EXAMPLE OF A TWELVE-DIGIT HULL SERIAL NUMBER (HIN)			
ABC2AB41G091			
Manufacturer's Identification Code	Manufacturer's Serial Number	Commencement of Construction	Model Year
ABC	2AB41	G0	91

В нем Manufacturer's Serial Number (серийный номер изделия производителя) – это серийный номер собственно корпуса (конкретного изделия). Он включает пять заглавных латинских букв или арабских цифр, или их комбинацию. Но это не полный HIN. Manufacturer's Serial Number не отражает страну или производителя, т.е. обезличен. Производителя отражает Manufacturer's Identification Code (MIC) – первые три символа в 12-ти символьном HIN.

Таким образом, если поставлять лодку в разобранном виде как комплектующие, следует проработать такой вариант:

Производитель наносит только код изделия (Manufacturer's Serial Number) и, возможно, другие внутренние атрибуты (например, свою дату), если этого достаточно для выпуска товара на производстве, продажи на внутреннем рынке и экспорта. Данный идентификатор может быть даже указан в сопроводительных документах для импорта в Канаду – просто как серийный номер комплектующего изделия, но не как серийный номер лодки (HIN). Такую маркировку следует делать где-то на шкуре, заметно для таможенного осмотра, но не крупно. При сборке лодки в Канаде уже местный производитель регистрирует и наносит полностью свой HIN, никак не связанный с изначальной страной происхождения.

Также следует проработать вопрос, чтобы изначальный российский идентификатор можно было впоследствии убрать/заменить, например, разместив его на накладке и т.п., а не теснением или стойкой краской на материале корпуса.

Важно: импортер и/или производитель (в т.ч. доработчик) должен быть канадским резидентом.

Расширенная информация

Основная задача №1. Маркировка груза/продукта

IV. Маркировка импортируемого груза/продукта – обобщенная собранная информация

1. Маркировка – общее описание

1.1. Значение и основные требования к маркировке

Маркировка (marking) груза/продукта – это указание страны происхождения груза/продукта: Made in Russia, Made in China, Made in Canada и т.д.

Страной происхождения считается страна, в которой произошло принципиальное производство продукта, в т.ч. финальная сборка, при которой компоненты поставляются из других стран. Но может быть и наоборот, когда за основу берутся принципиальные разработки, технологии (патенты), компоненты – по ним устанавливается страна происхождения, а страна, где произошла финальная сборка продукта, таковой не является. Основным смыслом маркировки – её значение для импорта – подтвердить приоритетный статус экспортера/импортера, который претендует на преференции (пониженные или нулевые таможенные пошлины) при импорте продукта в Канаду.

Наибольшие требования по маркировке, вплоть до её подтверждения отдельным документом, предъявляются к странам, с которыми у Канады установлены торговые соглашения, в рамках которых данным странам предоставляются преференции на импорт в Канаду.

Наименьшие требования по маркировке предъявляются к странам, с которыми у Канады нет торговых соглашений, и для которых Канада сама дает общий облегченный тариф (MFN – Most-Favoured-Nation tariff rate) или общий тариф (General tariff rate).

Основные требования к маркировке как таковой: хорошая читаемость (четкая, единая, однозначно читаемая и понимаемая надпись), расположенность на видном месте (сразу видится инспектором и конечным пользователем), устойчивость (permanency: не стирается, не отклеивается, не удаляется вместе с частью груза и т.д.).

Для груза из Китая достаточно маркировки на английском: Made in China, Produced in China, Production of China (для импорта в Канаду можно и на французском или обоих языках сразу).

1.2. Маркировка (marking) и атрибутика (labeling)

Маркировка (marking) должна быть нанесена **до или в процессе** процедуры таможенного оформления груза/продукта. То есть маркировка критична именно для импорта продукта, в отличие от указания прочих атрибутов (labeling) продукта, которые не важны для импорта, но важны для продаж продукта/товара на территории Канады. К атрибутам (labeling) относится указание на этикетке, упаковке и т.п. специфических характеристик продукта: материалы изготовления, компоненты и т.д. Всё это (labeling) может указываться уже после импорта продукта на территорию Канады. Для самого же импорта (таможенного оформления) продукта важна именно маркировка (marking), т.е. указание страны происхождения продукта.

2. Когда маркировка не нужна или может использоваться в облегченном варианте

2.1. Две группы стран и документы, регулирующие маркировку

Страны CUSMA (Canada–United States–Mexico Agreement): Канада, США, Мексика.

Страны Non-CUSMA – все остальные.

Маркировка грузов из стран CUSMA и Non-CUSMA регулируется отдельными документами.

Маркировка грузов из стран Non-CUSMA регулируется основным документом, выпущенным правительством Канады:

Determination of Country of Origin for the Purpose of Marking Goods (Non-CUSMA Countries) Regulations (SOR/94-16)

HTML: <https://laws.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-94-16/FullText.html>

PDF: <https://laws.justice.gc.ca/PDF/SOR-94-16.pdf>

Дополнительный документ, выпущенный пограничным агентством Канады (CBSA), носит более подробный, разъяснительный характер в отношении маркировки импортируемых грузов:

Marking of imported goods – Memorandum D11-3-1

HTML: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d11/d11-3-1-eng.html>

PDF: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/publications/dm-md/d11/d11-3-1-eng.pdf>

Существует еще немало документов по теме маркировки грузов, но все они лишены полезной конкретики, носят общий характер. Опираясь рекомендую на два вышеуказанных документа, особенно на второй: [Marking of imported goods – Memorandum D11-3-1](#).

2.2. Возможности импорта груза с послаблениями по маркировке или вообще без неё

При ввозе в Канаду, маркировка груза требуется в определенной форме или не требуется вообще, в зависимости от следующих факторов:

- а) страна происхождения груза/продукта,
- б) вида груза/продукта,
- в) статус груза/продукта.

Страна происхождения продукта. В случае указанного продукта (надувные аэролодки), номинальной страной происхождения заявлен Китай, т.е. Non-CUSMA country. Соответственно, требования к маркировке пониженные, поскольку Канадой для Китая установлен тариф импорта MFN (нет отдельных соглашений и преференций для Китая).

Вид груза/продукта, регламентирующий маркировку, описывается в разделах (приложениях) I и II ([Schedule I](#), [Schedule II](#)) указанных документов. В частности, случаи, при которых груз/продукт не подлежит маркировке, описываются в разделе [Schedule II](#) (документ: [Determination of Country of Origin for the Purpose of Marking Goods \(Non-CUSMA Countries\) Regulations \(SOR/94-16\)](#)) и в разделе [Guide to Schedule II](#) (документ: [Marking of imported goods – Memorandum D11-3-1](#)).

Статус груза/продукта: а) коммерческий (для (пере)продажи), б) некоммерческий (для личного использования), г) транзитный (груз реэкспортируется) – также описывается в указанных документах. В том числе, описаны случаи, когда для груза/продукта с определенным статусом не требуется маркировка (разделы [Schedule II](#), [Guide to Schedule II](#)).

В частности, для груза/продукта, ввозимого для личного пользования, маркировка не требуется.

Маркировка не требуется и в случае ввоза коммерческого продукта (товара), если, например, он является предшественником/комплектующими для производства конечного продукта в Канаде:

[Determination of Country of Origin for the Purpose of Marking Goods \(Non-CUSMA Countries\) Regulations \(SOR/94-16\)](#)

[Schedule II](#)

“16 Goods that are to undergo production in Canada by the importer, or on the importer’s behalf, in a manner that would result in their becoming goods the country of origin of which is Canada”

[Marking of imported goods – Memorandum D11-3-1](#)

[Guide to Schedule II](#)

“16. Goods that are to undergo production in Canada by the importer, or on the importer’s behalf, in a manner that would result in the country of origin of which is Canada In order to determine eligibility for this exemption, the importer, exporter or producer should submit a request for an advance ruling (in the case of CUSMA goods) or a national customs ruling (in the case of non-CUSMA goods) as described in the section entitled “Rulings”. The request should include marking components (a) and (b).”

В разделах [Schedule II](#) и [Guide to Schedule I](#) соответствующих документов описаны и другие варианты импорта товара в Канаду без маркировки.

В разделе [Appendix C – Examples of Acceptable Methods of Marking](#) документа [Marking of imported goods – Memorandum D11-3-1](#) представлены некоторые примеры **способов нанесения маркировки**: гравирование, тиснение, наклейка и т.д. Но способы не регламентированы строго и зависят от специфики/спецификации продукта.

Основная задача №2. Серийный номер корпуса лодок (HIN)

V. Основные регулирующие документы по серийному номеру корпуса лодок

Основной (базовый) регулирующий документ. Выпущен правительством Канады.

Регулирование малых судов (SOR/2010-91), часть 9. Серийные номера корпуса
Small Vessel Regulations (SOR/2010-91); Part 9. Hull Serial Numbers

HTML: <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-2010-91/>

PDF: <https://laws-lois.justice.gc.ca/PDF/SOR-2010-91.pdf>

Расширенный (объясняющий) регулирующий документ. Выпущен агентством Transport Canada

Технический стандарт для малых судов, часть 1.0. Серийные номера корпуса
Construction Standard for Small Vessels, Section 1.0. Hull Serial Numbers

HTML: <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/construction-standards-small-vessels-2010-tp-1332-e>

PDF: <https://tc.canada.ca/sites/default/files/migrated/tp1332e.pdf>

VI. Обобщенная информация по серийному номеру корпуса судна

1. Общие требования по HIN к производителям, импортерам и продавцам

а) Серийный номер на корпусе судна (далее – HIN) обязателен и **должен быть устойчивым, постоянным (permanent)**.

б) Разработчик, производитель, доработчик или **импортер** судна должен получить от министерства транспорта (Transport Canada) индивидуальный код производителя (Manufacturer's Identification Code – MIC).

в) Разработчик, производитель или доработчик судна должен нанести **постоянный HIN** на корпус судна перед его первой продажей перепродавцу или конечному пользователю.

г) Импортер судна несет ответственность за наличие **постоянного HIN** на корпусе судна перед его первой продажей перепродавцу или конечному пользователю.

2. Зачем нужен HIN

HIN обеспечивает единый метод:

а) идентификации конкретного судна,

б) идентификации технических стандартов, применимых при производстве конкретного судна,

- в) идентификации конкретного судна для его ремонта производителем,
- г) идентификации при розыске судна в случае его утери или кражи.

3. Формат HIN

3.1. Нормы соответствия HIN

HIN должен соответствовать требованиям документа «Технический стандарт для малых судов» (Construction Standard for Small Vessels)

3.2. Расположение HIN

HIN должен располагаться на корпусе судна в двух местах.

Первое место – то, с которого HIN хорошо виден, когда судно находится на воде, а именно:

- а) на верхней правой четверти наружной поверхности транца или,
- б) если судно не имеет транца, в самом верху у кормовой части правого борта корпуса.

Второе место – то, где HIN не подвергается сильному внешнему воздействию (вода, солнце и т.д.): под фитингами, элементами оборудования, внутри судна и т.д.

3.3. Структура HIN

Стандартный (12-ти символьный) HIN Канады должен состоять из 12 последовательных символов без пробелов, косых черт и дефисов. Символами могут являться только заглавные буквы латинского алфавита и арабские цифры. Буквы "I", "O", and "Q" запрещены к использованию в HIN.

HIN включает в себя:

- а) первые три символа – индивидуальный код производителя (Manufacturer's Identification Code – MIC),
- б) следующие пять символов – серийный номер продукта (судна) производителя (Manufacturer's Serial Number),
- в) следующие четыре символа – дата производства продукта.

3.4. Физический размер HIN

Размер символов HIN – не менее 6 мм (1/4 дюйма) в высоту и ширину.

3.5. Индивидуальный код производителя (Manufacturer's Identification Code – MIC)

MIC состоит из трех символов – заглавных букв или цифр, образующих первые три символа 12-ти символьного (стандартного) HIN. MIC выдается производителю Министерством транспорта Канады (Transport Canada) и Агентством по безопасности движения на водах (Marine Safety).

Новые производители в Канаде должны сделать запрос в ведомства Transport Canada и Marine Safety для получения индивидуального кода производителя (MIC). MIC, выданный

производителям США ведомством США Marine Safety United States Coast Guard признается Канадой, а канадский MIC признается США по взаимному соглашению.

3.6. Серийный номер судна производителя (Manufacturer's Serial Number)

После трех первых (MIC), следующие четыре символа в HIN – это собственно серийный номер судна (изделия), определяемый производителем на этапе производства. Он может состоять из заглавных букв латинского алфавита или арабских цифр, или из тех и других в сочетании.

3.7. Дата производства судна

Символы с девятого по двенадцатый в HIN отражают дату производства судна.

Девятый символ представлен заглавной буквой латинского алфавита, которая соответствует месяцу запуска производства судна: A = январь, B = февраль, C = март, D = апрель, E = май, F = июнь, G = июль, H = август, I = сентябрь, J = октябрь, K = ноябрь, L = декабрь.

Десятый символ – арабская цифра, отражающая последнюю цифру года производства судна.

Одиннадцатый и двенадцатый символы – арабские цифры, отражающие модельный год судна.

Пример стандартного 12-ти символьного HIN:

Table 1-1 EXAMPLE OF A TWELVE-DIGIT HULL SERIAL NUMBER (HIN)			
ABC2AB41G091			
Manufacturer's Identification Code	Manufacturer's Serial Number	Commencement of Construction	Model Year
ABC	2AB41	G0	91

3.8. Код страны и код иностранного производителя в HIN

Для Канады и Америки код страны – опциональное (не обязательное) добавление к HIN. Код страны указывается заглавными латинскими буквами через дефис перед основным HIN (перед MIC), н-р: CA-ABC2AB41G091 (CA- – код Канады). Это – типичный пример расширенного 15-ти символьного HIN (расширение – 3-х символьный префикс, т.е. код страны с дефисом).

Импортёры в Канаде, которые ввезли (уже очистили на таможне) продукты, сделанные не в США, должны затем сделать запрос в ведомства Transport Canada и Marine Safety для регистрации зарубежного кода производителя или получения канадского кода производителя (MIC) для судна, которое в дальнейшем будет находиться в личном пользовании или (пере)продаваться в Канаде. Американские и канадские MIC взаимно признаются по взаимному соглашению.

3.9. Информация из приложений в документе Construction Standard for Small Vessels

а) Для получения/регистрации MIC необходимо заполнить заявку на идентификационный код производителя (form # 80-0008) и передать ее в Transport Canada.

б) Канадский импортер может запросить в Transport Canada разрешение использовать MIC производителя страны происхождения судна, если данный код также состоит из трех символов,

аналогично канадскому МИС. Импортер должен иметь соглашение с иностранным производителем на исключительное использование в Канаде МИС иностранного производителя. Импортер несет ответственность за все суда, ввезенные в Канаду и отмеченные серийным номером корпуса (HIN) с использованием данного иностранного МИС.

в) После одобрения министерством Transport Canada использования иностранного МИС, данный МИС должен использоваться в HIN вместе с кодом страны alpha-2, опубликованным Агентством по техническому обслуживанию (Maintenance Agency) согласно стандарту ISO 3166. То есть иностранный код страны обязательно должен присутствовать в HIN в виде префикса с дефисом перед иностранным МИС, т.е. HIN с иностранным МИС должен иметь расширенный 15-ти символьный вид (см. выше «Код страны»).

г) Комбинация кода другой страны и иностранного МИС должна быть уникальной в HIN, т.е. не должна дублировать эту комбинацию у другими производителей или импортеров.

3.10. Дополнительная информация

а) Разработчик, производитель или доработчик судна может изменять HIN для устранения ошибок или упущений в изначальном HIN.

б) HIN может временно удаляться с судна, если это требуется для ремонта или доработки/переделки судна. Временное удаление HIN должно быть до указанных работ с судном.

в) Старый HIN может заменяться на новый HIN при доработке/переделке судна.

г) Разработчик, производитель или доработчик судна должен нанести постоянную копию HIN во втором месте на судне, где HIN не подвергается сильному внешнему воздействию (вода, солнце и т.д.): под фитингами, элементами оборудования, внутри судна и т.д. Указание второго места размещения HIN должно быть зафиксировано в отчете (документе), который должен храниться и предоставляться по запросу инспектору.

д) Если HIN отображен на **плашке (plate)** или **наклейке (label)**, то данные плашка или наклейка должны быть неотъемлемо (permanently) зафиксированы на судне в установленном месте.

5. HIN при финальной сборке или доработке судна

Если лицо, занимающееся финальной сборкой или доработкой судна, не заменяет старый HIN новым, то оно должно добавить к старому HIN суффикс, предоставленный Министром (add a suffix provided by the Minister to the hull serial number). Видимо, имеется в виду министр министерства Transport Canada. Что за суффикс – не описано, следует уточнять в данном ведомстве или в иных источниках. **Либо HIN (в т.ч. иностранный) может полностью заменяться на новый (канадский), если дорабатывается импортированное судно (см. выше).**

6. Исключения по нанесению HIN

Судно не обязано иметь HIN, если:

а) несмотря на разумные усилия, владелец судна не может получить HIN от производителя, разработчика, доработчика или импортера.

б) судно импортируется физическим лицом для личного использования (тогда HIN не нужен для импорта).

7. Дополнительно с веб-страницы сайта Transport Canada

Создание и нанесение серийного номера корпуса на судно при производстве

Creating and inscribing a hull serial number on manufactured vessels

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/vessel-design-construction-maintenance/creating-inscribing-hull-serial-number-manufactured-vessels>

В целом, дана та же информация, что и выше, но еще более сжатая. **Даны некоторые контакты и ссылки для связи, в том числе, с Агентством транспорта Канады (Transport Canada).**

Некоторая дополнительная важная информация:
импорт в Канаду судов для личного использования,
регулирование, таможенный код, тарифы Канады и проч.

VII. Импорт в Канаду лодок для личного пользования

Importing marine pleasure craft

Веб-страница канадской таможни (CBSA). Перевод

<https://www.cbsa-asfc.gc.ca/import/imp-mar-eng.html>

Под лодками для личного пользования (букв.: плавательные средства для развлечений – marine pleasure craft) подразумеваются любые суда – суда вообще, рыбацкие лодки, яхты, спасательные или прогулочные шлюпки, моторные лодки, парусные лодки, личные плавательные средства и т.д., **которые не используются в коммерческих целях.**

*“Marine pleasure crafts include any kind of vessels such as boats, fishing boats, yachts, dinghies, tenders, motorboats, sailboats, personal watercraft, etc., as long as they are **used for non-commercial purposes.**”*

Резидент Канады, импортирующий (покупающий за рубежом) прогулочную лодку, обязан уведомить о покупке Канадское пограничное агентство (Canada Border Services Agency – CBSA).

Импорт на сухопутной границе

При ввозе лодки на сухопутной границе, необходимо задекларировать её и представить декларацию инспектору (border services officer). Данная процедура осуществляется непосредственно в пограничном пункте ввоза лодки. Необходимо задекларировать прицеп для лодки, если таковой также импортируется вместе с лодкой. Также, на руках должны быть документы, подтверждающие куплю-продажу (bill of sale) и правообладание (proof of ownership) лодкой, которые следует предоставить инспектору по его запросу.

Импорт на морской границе

При ввозе лодки по морю (не уточняется – лодку на плаву или в контейнере на грузовом судне), необходимо немедленно по прибытии уведомить службу порта прибытия и позвонить в колл-центр (TRC) Канадского пограничного агентства (CBSA) по телефону 1-888-226-7277. По указанному

телефону, необходимо задекларировать ввозимую лодку инспектору и следовать дальнейшим его указаниям. Если процедура (декларации) невозможна на воде (видимо, с борта судна), необходимо обратиться в ближайший офис пограничной службы (CBSA), где также следует уплатить все причитающиеся налоги и сборы. Также, на руках должны быть документы, подтверждающие куплю-продажу (bill of sale) и правообладание (proof of ownership) лодкой, которые следует предоставить инспектору по его запросу.

Важная информация

Более подробную информацию по лицензированию и регистрации лодок, в т.ч. для личного пользования, см. на сайтах агентств [Service Canada](#) и [Transport Canada](#).

Вне зависимости, имеет ли лодка лицензию и регистрацию, необходимо заплатить Канадскому пограничному агентству (CBSA) все таможенные налоги и сборы немедленно при ввозе лодки в Канаду. Иначе следуют штрафы и иные санкции, вплоть до ареста и конфискации груза.

Service Canada

<https://www.canada.ca/en/employment-social-development/corporate/portfolio/service-canada.html>

Общее федеральное ведомство по социальным и прочим вопросам. Непонятно, зачем упомянуто выше: к таможене, импорту не имеет прямого отношения.

Transport Canada (TC)

Ссылка в тексте (на судна): <https://tc.canada.ca/en/marine-transportation>

Общая ссылка: <https://tc.canada.ca/en>

Федеральное Министерство транспорта. По нему – основной анализ (см. выше).

Еще есть [Canadian Transportation Agency \(CTA\)](#)

Страница на сайте правительства: <https://www.canada.ca/en/transportation-agency.html>

Собственный сайт: <https://www.otc-cta.gc.ca/eng>

Имеет ли оно какое-то отношение к регулированию транспорта, в т.ч. импорту лодок, – пока непонятно. Ссылок по теме (импорт, регистрация, лицензирование и проч.) на это ведомство нет. Есть только вышеуказанный сайт и одна ссылка в общем списке агентств на сайте правительства Канады: <https://www.canada.ca/en/government/dept.html>

Как соотносятся Transport Canada и Canadian Transportation Agency – непонятно.

VIII. Информация для производителей и импортеров в Канаду малых судов

Manufacturers and Importers of Small Vessels

Веб-страница Transport Canada. Перевод

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/manufacturers-importers-small-vessels>

- [Технические требования Construction Requirements](#) **Входит в исследование (только серийный номер, но там много что)**
<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/construction-requirements>
- [Декларация \(технического\) соответствия Declaration of Conformity](#) **Не входит в исследование**
<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/vessel-design-construction-maintenance/declaring-vessels-comply-construction-requirements>

- Уведомления о соответствии
Compliance Notices **Не входит в исследование**
<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/compliance-notice-pleasure-non-pleasure-craft>
- Серийный номер корпуса
Hull Serial Number (HIN) **Входит в исследование**
<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/vessel-design-construction-maintenance/creating-inscribing-hull-serial-number-manufactured-vessels>

Требования по загрязнению воздуха в отношении малых моторных судов или двигателей к ним, предъявляемые к канадским производителям и импортерам соответствующей продукции

- Реестр Закона об охране окружающей среды Канады
CEPA Environmental Registry **Не входит в исследование**
<https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/canadian-environmental-protection-act-registry.html>
- Закон об охране окружающей среды Канады (1999); часть 7: Контроль загрязнения и отходов; раздел 5: Транспортное средство, двигатель, выбросы двигателя
Canadian Environmental Protection Act, 1999 - Part 7: Controlling Pollution and Managing Wastes - Division 5: Vehicle, Engine and Equipment Emissions **Не входит в исследование**
<https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=24374285-1&offset=8&toc=show>
- Контроль выбросов двигателей с искровым зажиганием, судов и рекреационных внедорожных транспортных средств с такими двигателями
Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations (SOR/2011-10) **Не входит в исследование**
<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2011-10/>

Производитель*, разработчик, доработчик, импортер малого судна должен гарантировать, что:

- Судно, движимое мотором или сконструированное соответствующим образом, произведенное в Канаде или импортируемое в Канаду для продажи или личного пользования, соответствует техническим требованиям «Регулирования малых судов, часть 7» и «Технического стандарта для малых судов».

Регулирование малых судов (SOR/2010-91)

Small Vessel Regulations (SOR/2010-91)

Входит в исследование (только серийный номер, но там много что)

<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-2010-91/>

Технический стандарт для малых судов

Construction Standard for Small Vessels

Входит в исследование (только серийный номер, но там много что)

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/construction-standards-small-vessels-2010-tp-1332-e>

- Для любого судна**, движимого мотором или сконструированного соответствующим образом, произведенного в Канаде или импортируемого в Канаду для продажи или личного пользования, предоставляется Декларация (технического) соответствия***, устанавливающая, что судно или мотор соответствуют требованиям «Регулирования малых судов, часть 8», и что к судну или мотору прилагается Уведомление о соответствии.

Декларация (технического) соответствия

Declaration of Conformity **Не входит в исследование**

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/vessel-design-construction-maintenance/declaring-vessels-comply-construction-requirements>

Регулирование малых судов (SOR/2010-91), часть 8

Small Vessel Regulations (SOR/2010-91), part 8 **Не входит в исследование**

<https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/sor-2010-91/page-9.html#h-770340>

Уведомление о соответствии

Compliance Notice – их несколько видов, см. по ссылке: **Не входит в исследование**

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/marine-safety/compliance-notices-pleasure-non-pleasure-craft>

- Судно, произведенное или импортированное в Канаду для продажи, должно содержать на своем корпусе серийный номер корпуса (по-другому – идентификационный номер корпуса, HIN) в соответствии с требованиями «Регулирования малых судов, часть 9».

Серийный номер корпуса

Hull Serial Number (HIN) **Входит в исследование**

<https://tc.canada.ca/en/marine-transportation/vessel-design-construction-maintenance/creating-inscribing-hull-serial-number-manufactured-vessels>

* Далее термин «производитель», если без пояснений, также означает разработчик и доработчик.

** За исключением судов, произведенных или импортируемых для личного пользования, или открытых судов, которые имеют традиционную конструкцию из дерева или иных традиционных материалов, в случае каноэ – стеклопластика. Однако, если данные суда производятся массово или могут быть оснащены палубным или навесным мотором, они должны соответствовать указанным техническим и прочим требованиям.

*** Для судов, которые не являются прогулочными, необходимость предоставления Декларации (технического) соответствия с приложением к судну Уведомления о соответствии являются обязательными, если судно произведено в период с 29 апреля 2011 г. Для судов, произведенных ранее этой даты, данные требования носят рекомендательный, но не обязательный характер.

IX. Код и тарифы импорта в Канаду

1. Код товарной номенклатуры и таможенный тариф для товара из Китая

Товарная кодировка Канады (Товарно-номенклатурный код и тарифы – Customs Tariff Schedule of Canada) в целом совпадает с международной товарной кодировкой (Harmonized System Code), по которой работает США, и которая в большинстве также действительна для товаров, ввозимых из Китая.

Для товаров (лодок) схожих по характеристикам с надувными аэролодками код – 8903.11.00 00

Если лодка или её комплектующие ввозятся в разобранном состоянии, именно как комплектующие для производства конечного продукта в Канаде, то, полагаю, такой груз может ввозиться по близкому коду 8903.19.00 00 (“other”).

Для товаров, импортируемых в Канаду из Китая, действует тариф MFN (Most-Favoured-Nation tariff rate):

Customs Tariff 2022: List of countries and applicable tariff treatments

HTML: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/2022/html/countries-pays-eng.html>

PDF: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/2022/01-99/countries-pays-eng.pdf>

По обоим подходящим кодам товарной номенклатуры (8903.11.00 00 и 8903.19.00 00) действует MFN-тариф – 9,5%:

Customs Tariff Schedule

Section XVII: Vehicles, aircraft, vessels and associated transport equipment

Chapter 89 - Ships, boats and floating structures

HTML: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/2022/html/03/ch89-eng.html>

PDF: <https://www.cbsa-asfc.gc.ca/trade-commerce/tariff-tarif/2022/01-99/ch89-2022-3-eng.pdf>

2. Таможенный тариф для товара из России и Белоруссии

3 марта 2022 г. Канада недружественным актом отменила для России и Белоруссии тариф MFN, т.е. сейчас разрешенный Канадой импорт товаров из России и Белоруссии производится по общему тарифу (General tariff rate – 35%), если отдельные товары не подлежат дополнительным рестрикциям, вплоть до запрещения импорта в Канаду:

Canada cuts Russia and Belarus from Most-Favoured-Nation Tariff treatment

<https://www.canada.ca/en/department-finance/news/2022/03/canada-cuts-russia-and-belarus-from-most-favoured-nation-tariff-treatment.html>

Материал подготовил:

Специалист по маркетингу Алексей Лаборыч

LABORICH.RU