

Митниця

Загальні терміни в митній справі

Експорт	Фізично та юридично переміщення товарів за межі країни або національної території.
Імпорт	Фізичне та юридичне переміщення товарів у межі країни або національної території.
Реекспорт	Вивезення з митної території товарів, раніше ввезених на цю територію
Митне зберігання/транспортування	Спосіб зберігання або транспортування товарів, які або вже вивезені з національної території, або ще не ввезені. Склад або вантажівка є «міжнародними майданчиками».
Митне очищення	Акт законного імпорту товарів через визнаний імпортний орган.
Агент	Будь-яка третя сторона, яка працює від імені договірної сторони. Найпоширенішими в митному оформленні є «клірингові агенти» та «експедитори».
Затриманий вантаж	Вантаж, який затримується і не може бути ввезений в країну або на територію з будь-якої причини.
Демередж	Збори, які нараховуються з вантажу, що перебуває на попередньому митному контролі. Затримка вантажу може значно збільшити плату за простій.
Межа	Фізична межа при в'їзді або виїзді з країни або національної території.
Прикордонний пункт	Фактична фізична точка перетину кордону.
Порт в'їзду	Порт, через який імпортується товар.
Імпортні збори/мита/тарифи	Законодавчо встановлені збори, що стягуються урядами при імпорті товарів. У кожній країні існують дуже різні правила.
Звільнення	Коли частково або повністю звільняють від сплати ввізного мита та/або процесу певні товари або організації, зазвичай у відповідь на надзвичайні обставини.

Митниця та гуманітарна допомога

Будь-який фізичний товар, що перетинає державний кордон або в'їжджає на територію будь-якої країни, зобов'язаний пройти принаймні певний рівень державного контролю та формальностей. Ці формальності в розмовній мові відомі як «митниця», однак у кожній країні можуть бути свої специфічні назви відомств, про які йде мова. Митні правила практично в усіх контекстах

застосовуються до всіх фізичних та юридичних осіб, які перебувають під юрисдикцією відповідної країни. Порушення або невиконання цих правових норм може мати далекосяжні наслідки, включаючи конфіскацію та вилучення товарів, штрафи, арешт і затримання, а також повне кримінальне переслідування. Кожна країна матиме свої власні стандарти і правила, що стосуються імпорту або експорту товарів, пов'язаних з економічними, судовими або культурними звичаями на відповідних територіях. Будь-яка фізична або юридична особа, що працює в будь-якій країні з будь-якої причини, повинна знати про ці правила і намагатися завжди дотримуватися їх, навіть якщо дотримання означає проходження належної процедури звільнення.

Гуманітарні організації іноді мають перевагу в спрощенні митного оформлення в надзвичайних ситуаціях; крім того, що зареєстровані неприбуткові організації часто можуть подавати заявки на деякі форми звільнення від сплати податків або мит у звичайних умовах, під час реагування на надзвичайні ситуації багато правил імпорту для гуманітарних організацій скасовуються або послаблюються країнами, що постраждали від стихійного лиха, або країнами, прилеглими до зони стихійного лиха. Організація Об'єднаних Націй часто бере на себе провідну роль в укладанні відповідних домовленостей з урядами щодо швидкого доступу до запасів у надзвичайних ситуаціях, оскільки фізичний потік допомоги в надзвичайних ситуаціях є дуже важливим у перші дні реагування. Організація Об'єднаних Націй через Управління з координації гуманітарних питань (УКГП) також розробила «Типову угоду» (схвалену Постійним технічним комітетом у 1996 році) з Всесвітньою митною організацією (ВМО). Типова угода може бути прийнята будь-якою країною і закласти основу для процесу винятків, спрощення документообігу, попередньої ідентифікації та прискореного митного оформлення певних предметів допомоги, а також загального спрощення процесу імпорту та експорту. Логістичні кластери від імені Координатора системи ООН в Україні (UNRC) / Координатора ООН з гуманітарних питань (UNHC) можуть спробувати використати ці переваги для всіх гуманітарних організацій в умовах надзвичайної ситуації.

Деякі з проблем, з якими стикаються гуманітарні організації під час надзвичайних ситуацій:

- Складні митні процедури, що спричиняють затримки, які призводять до заторів у пунктах в'їзду (в аеропортах, на автомобільних кордонах, у морських портах), які впливають на час обороту фідерних суден і залізничних вагонів, що негативно позначається на товаропотоках.
- Великі обсяги екстрених поставок, що надходять в країну, створюють «вузьке місце» на митниці.
- Складні та непрозорі адміністративні вимоги, які часто стосуються документації.
- Високі витрати на обробку торгової інформації.
- Високий рівень стресу та велика кількість відправлень за короткий час, що може призвести до помилок у документації та нерозуміння вимог щодо імпорту.

Роль митних органів

Митниця має відношення як до імпорту, так і до експорту матеріальних цінностей. Імпорт та експорт класично обмежувалися передачею фізичних товарів через юридично визнаний міжнародний кордон, однак технологічний прогрес і зміни в торговельній політиці також поширилися на передачу електронної інформації, такої як запатентоване програмне забезпечення, і навіть інтелектуальної власності, такої як виробничі процеси, в деяких випадках. Імпорт - це транспортування фізичних товарів на територію країни, штату, автономної області, тоді як експорт - це переміщення і відвантаження товарів з цієї території. Для управління та нагляду за законним і контрольованим процесом імпорту та експорту національні органи влади можуть і будуть визначати та створювати один або обмежену кількість митних органів, які діють на території відповідної країни та забезпечують дотримання національних правил. Залежно від країни, митні органи можуть мати різні назви та здійснювати різні рівні перевірки та контролю.

Створений митний орган або органи за визначенням є єдиними державними установами, уповноваженими здійснювати повний контроль за торговельним імпортом та експортом, однак це розмежування може бути розмитим або не повністю дотриманим під час надзвичайних ситуацій або громадянських заворушень. Агенції або особи, які намагаються імпортувати або експортувати що-небудь з будь-якої причини, повинні знати, хто є відповідними органами, і де

починається і закінчується їхня відповідальність.

Як пряме продовження національного органу, митний офіс через проактивне правозастосування:

- Захищає навколишнє середовище, а також громадську безпеку, здоров'я та мораль шляхом заборони міжнародної торгівлі незаконними речовинами та матеріалами, наприклад наркотичні речовини, зброя та боєприпаси, зникаючі види тварин, небезпечні відходи, а також прострочені, контрафактні або неякісні товари.
- Представляє політичні, економічні інтереси та інтереси безпеки і отримує правові вказівки від центрального органу влади країни, штату або напівавтономного регіону, до якого або з якого переміщуються товари.
- Отримує дохід завдяки збору та застосуванню торгових тарифів.
- Зв'язується з іншими правоохоронними органами на національному та міжнародному рівнях для запобігання транскордонним злочинам, наприклад переміщення наркотиків, викраденого автотранспорту та контрабандних товарів.
- Підвищує добровільне дотримання вимог трейдера завдяки якісному обслуговуванню клієнтів.
- Сприяє законній торгівлі.

У своїх зусиллях щодо досягнення, ефективного та результативного реагування на вищезазначені виклики та зменшення розриву між очікуваними потребами та обмеженими ресурсами, даний митний орган повинен стратегічно навчати та інформувати працівників митних органів, а також збирати та узагальнювати торговельну статистику та дані. Митні адміністрації в усьому світі, як правило, застосовують схожі процедури та процеси, а швидкість оформлення значною мірою залежить від того, який контроль передбачено законодавством, і від ступеня застосування інформаційно-комунікаційних технологій.

Звільнення від сплати мита та податків

Окрім забезпечення дотримання національних законів, що регулюються владою кожної окремої країни, митні органи також відповідають за стягнення мита та тарифів. Характер і вид цих витрат варіюються від країни до країни і визначаються національними органами влади з метою збільшення доходів від ключових видів економічної діяльності, захисту національної промисловості і навіть запобігання розповсюдженню чутливих або пов'язаних з безпекою предметів. Імпортні та експортні мита, як правило, регулюються так званими «таблицями»; таблиці мит/тарифів, як правило, супроводжуються національним законодавством, широко публікуються і є доступними для комерційних підприємств і перевізників. Ці таблиці, як правило, регулярно оновлюються, і обов'язком будь-якої установи або особи, яка імпортує або експортує що-небудь, є розуміння і дотримання цих правил..

Митні органи також можуть стягувати певні збори та платежі при імпорті на основі агентських відносин, такі як:

- Плата за імпорتنу декларацію - на імпортовані товари.
- Прибуткові касові ордери - для певних правочинних документів, які за законом вимагають проставлення печатки.
- Збір на розвиток нафтогазового комплексу - на нафтопродукти.
- Реєстраційні збори - для імпортерів, які ввозять товари вперше.

Рішення про звільнення товарів, що ввозяться в країну або на територію в гуманітарних цілях, від сплати мита та інших податків, є повністю рішенням влади країни. На початку надзвичайної ситуації, особливо швидкого характеру, національні органи влади можуть приймати спеціальні законодавчі акти, які впливають на процес ввезення або сплати мита, в ідеалі - скасовуючи мито або значно полегшуючи процес ввезення. Через свою несистемну природу ці зміни, як правило, не містять детальних інструкцій щодо практичної реалізації. Відсутність рекомендацій щодо застосування спеціального законодавства пов'язана з тим, що більшість країн не готові до надзвичайних ситуацій у специфічній сфері митної справи.

Чи можна ввезти в країну конкретну подаровану річ або товари без сплати податків, залежить від рішень місцевої влади про:

- Національна політика ввезення гуманітарної допомоги.
- Товари, які підпадають під дію цієї політики.
- Суб'єкти, яким надано безподатковий статус.

Важливо, щоб донори та організації, які приймають рішення в країнах походження, знали про вплив податків на операційні витрати при розробці своїх стратегій реагування.

Митні органи можуть не кваліфікувати кожну окрему організацію як таку, що «становить суспільний інтерес» або «благодійну», і не надавати пов'язану з нею пільгу на звільнення від сплати мита. Гуманітарні організації, які мають справу з місцевими партнерами, повинні переконатися, що місцевий партнер, який отримує товари, є зареєстрованим суб'єктом безмитної торгівлі, а якщо потрібне місцеве звільнення від сплати мита, то саме їхній партнер подає заявку на звільнення від сплати мита та надає всю необхідну документацію. Для цього місцевий партнер повинен мати можливість знати процедури, координаторів і правила, що діють у його адміністрації, щоб правильно подати заявку. Якщо вони не володіють цими специфічними знаннями (які товари заборонені або обмежені, квоти тощо) або просто не знайомі з вимогами та документацією, корисно звернутися за порадою до місцевих міністерств, інших НУО, які вже працюють, митних брокерів та податкових експертів. У всьому світі існують певні товари, які, як правило, викликають більше уваги, ніж інші, і можуть вимагати спеціальної сертифікації. Хоча правила залежать від конкретної країни, експортери та імпортери повинні приділяти пильну увагу наступним категоріям при плануванні заходів реагування:

- Ліки та медичне обладнання — країни, як правило, ведуть перелік основних лікарських засобів, в якому зазначено, що може бути обмежено
- Транспортні засоби та частини транспортних засобів/машин — регламенти щодо транспортних засобів можуть використовуватися для захисту місцевих ринків
- Комунікаційне обладнання — радіостанції, супутникові телефони, VSAT або навіть прості комп'ютери та смартфони
- Предмети подвійного використання — будь-які предмети, які можуть бути використані у військових цілях, наприклад, бронешкоти або обладнання дистанційного виявлення
- Алкогольні та тютюнові вироби

Існує поширена помилкова думка, що звільнені від митних платежів товари/матеріали звільняються від митних формальностей. Як і з будь-яким іншим типом вантажу, всі відповідні операції повинні здійснюватися зацікавленими особами та митницею з метою дотримання митного законодавства. Кожне відправлення має бути задокументоване, а у випадку звільнених товарів/матеріалів це включає додаткову вимогу — сертифікацію або підтвердження їхнього статусу як звільнених.

Залучені суб'єкти

Коли товари вивозяться та ввозяться в країни, існує низка сторін, які можуть вступати в контакт або бути залученими до процесу обробки та оформлення. Невичерпний перелік осіб, які можуть бути залучені до митного імпорту та експорту:

Вантажовідправник — будь-яка фізична або юридична особа, яка координує, оплачує та/або юридично виступає власником товарів, що переміщуються з одного пункту в інший.

Одержувач — будь-яка фізична або юридична особа, яка отримує вантаж. Для міжнародних перевезень вантажоодержувачі повинні бути юридично зареєстровані в країні отримання і несуть повну відповідальність за оформлення документів, законність і отримання вантажу.

Вантажоодержувач і вантажовідправник можуть бути однією особою. Вантаж юридично оформлений на ім'я вантажоодержувача, однак, залежно від договірних умов перевезення, третя сторона може безпосередньо сплачувати митні збори та мита і навіть забирати вантаж у пунктах в'їзду в країну.

Сторона, що повідомляється — будь-яка фізична або юридична особа, яку повідомляють про прибуття міжнародного відправлення. Стороною, що повідомляється, може бути вантажоодержувач або визначена третя сторона, відповідальна за процес митного оформлення.

Сторони, що повідомляються, не повинні бути юридично зареєстровані в будь-якій країні, але повинні мати контакт з одержувачем вантажу

Митні брокери / клірингові агенти – фізичні або юридичні особи, які сприяють проходженню товарів через митний процес. Зазвичай це приватні комерційні постачальники послуг, які мають певну форму акредитації для спрощення митних процедур у конкретних місцях і умовах. Брокери та агенти повинні бути добре знайомі з митними процедурами і чітко розуміти, які документи необхідно оформити. Вони також зазвичай працюють на замовлення або за винагороду

Незалежні інспекційні компанії – компанії, які проводять візуальний, фізичний і навіть лабораторний контроль вхідних вантажів. Інспекційні компанії, як правило, юридично відокремлені від національних органів влади, а установи, що проходять перевірку, зазвичай оплачують витрати на інспекцію.

Агенти з наземного обслуговування – компанії або організації, завданням яких є переміщення вантажів на судна і з суден, а також навколо митних об'єктів. Витрати на наземне обслуговування можуть бути включені в контракти або безпосередньо включені в рахунок до процесу оформлення.

Експедитори – залежно від умов договору перевезення, експедитори можуть безпосередньо відповідати за митне оформлення, виступаючи в якості митного агента

Митні органи – агенти та безпосередні представники відповідних митних органів. Залежно від контексту, митники можуть бути активно залучені до кожного етапу процесу, або ж можуть доручати цей процес іншим третім сторонам. Митні органи матимуть вирішальне слово щодо процесу та законності імпортованих та експортованих товарів.

Інші відповідні державні органи та відомства – багато державних установ можуть відігравати певну роль у процесі імпорту та експорту, залежно від товару, обставин або залучених сторін, ці установи можуть включати міністерства охорони здоров'я, сільського господарства, міністерство закордонних справ, міністерство фінансів, підрозділ/відділ з питань ліквідації наслідків стихійних лих, міністерство зв'язку, військової та цивільної оборони та інші залучені сторони.

Загальні поняття в митній справі

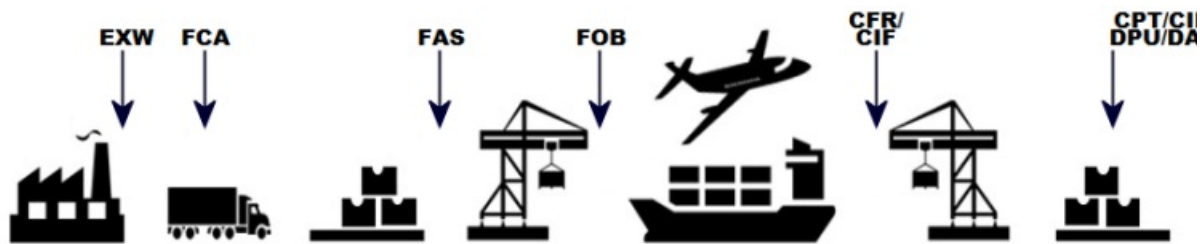
Гармонізовані митні процедури - Незважаючи на те, що правила відрізняються в різних країнах, були докладені зусилля для розробки стандартної номенклатури та системи нумерації під [керівництвом Всесвітньої митної організації \(ВМО\)](#). Понад 200 країн-членів СОТ погодили так звану Гармонізовану систему опису та кодування товарів, яку часто скорочено називають Гармонізованою системою (ГС). Процес ГС також був прийнятий і підтриманий Організацією Об'єднаних Націй через Кіотську конвенцію або Міжнародну конвенцію про спрощення та гармонізацію митних процедур ([Додаток J, Глава 5, спеціально присвячений вантажам гуманітарної допомоги](#)). Востаннє оновлені у 2017 році, коди ГС дозволяють митним органам та експортерам/імпортерам здійснювати митне оформлення товарів за допомогою спрощених та гармонізованих митних процедур, сприяючи таким чином міжнародній торгівлі. Вантажовідправники можуть дізнатися більше про процес ГС та знайти коди ГС для конкретних товарів на [сайті Онлайн-системи ВМО](#).

Коди ГС складаються з шести цифр і беруться безпосередньо з класифікаційної системи ВМО, проте багато країн використовують вісім або навіть десять цифр, щоб врахувати регіональні та національні особливості законодавства. Структура кодів ГС походить від:

Розділ	Заголовок	Підзаголовок	Коди регіону	Коди країни
94	04	21	00	00
Меблі	Матрац	3 пористої гуми або пластику	Конкретний регіон	Конкретна країна

Коди ГС можна шукати та ідентифікувати за допомогою [Інструмента пошуку кодів ГС](#).

Міжнародні комерційні терміни (Інкотермс) – У митному процесі Інкотермс визначають, в який фізичний пункт може бути доставлений вантаж і хто несе відповідальність за його митне оформлення. Умови Інкотермс передбачають, що імпортер зобов'язаний виконати всю роботу, пов'язану з транспортуванням і очищенням товару (FCA), а перевізник здійснює митне очищення від імені одержувача і доставляє товар у визначене місце всередині країни (DDP). Для отримання інформації про міжнародну торгівлю див. Міжнародні [Комерційні терміни, що використовуються в міжнародних договорах купівлі-продажу](#).



Склад тимчасового зберігання/перевезення – склад тимчасового зберігання — це будь-який об'єкт, на якому зберігається вантаж, який ще не пройшов митне оформлення для імпорту в країну, або вантаж, який попередньо оформлений для експорту з країни. У реальності, внутрішня територія сховища є «міжнародною територією» для будь-якого вантажу, що там зберігається. Об'єкти, що перебувають під митним контролем, зазвичай суворо регламентуються і охороняються, а штрафи за вивезення вантажу з такого об'єкта без належного дозволу можуть бути дуже високими. Коли вантаж імпортується в країну, митні органи, як правило, зберігають його на певному сховищі до проходження митного контролю. Сторонні компанії також можуть утримувати митні ліцензійні склади, якщо вони мають спеціальні домовленості з відповідними митними органами або працюють у зоні вільної торгівлі.

Щоразу, коли вантаж на митному ліцензійному складі необхідно перемістити з одного місця в інше без проходження належного митного оформлення, він повинен перевозитися в режимі "під митним контролем" (bonded transport). Концепція перевезення під митним контролем є такою ж, як і зберігання під митним контролем – вантажі технічно не оформлені для імпорту, мита на них не сплачені, і тому перевезення під митним контролем суворо регулюється.

Демередж – Демередж — це нарахування зборів на будь-які вантажі, які залишаються на складі митного органу або авіа/портової служби після закінчення заздалегідь визначеного терміну. Вантаж, який прибуває через повітряний/морський/сухопутний кордон, зазвичай має певний період часу для проходження митного оформлення без додаткової оплати. Тривалість безкоштовного періоду та добові/годинні ставки залежать від конкретного місця і узгоджуються між національними органами влади, компанією/органом, уповноваженим управляти повітряним/морським портом, експедиторами та транспортними компаніями. Демередж, що нараховується при повітряних і залізничних перевезеннях, зазвичай починається через 1–3 дні, тоді як морські перевезення можуть починатися через два тижні після прибуття вантажу. Імпортери повинні знати, якими можуть бути ставки демереджу, оскільки тривалі затримки можуть призвести до значних витрат.

Реекспорт – будь-який випадок, коли вантаж імпортується в країну, а потім знову відправляється в іншу третю країну, визначається як «реекспорт». Імпортери та експортери товарів повинні знати, як реекспорт впливає на їхні операції. Уряди можуть встановлювати обмеження на імпорт/експорт певних товарів, що надходять з певних країн або прямують до них, або через регіональну політику, що має обов'язкову силу на міжнародному рівні. Багато урядів розглядають реекспортований товар як такий, що походить з країни походження, навіть якщо він пройшов через іншу країну на своєму шляху. Несвідомі імпортери можуть випадково імпортувати/експортувати заборонені товари, що може мати юридичні та фінансові наслідки як

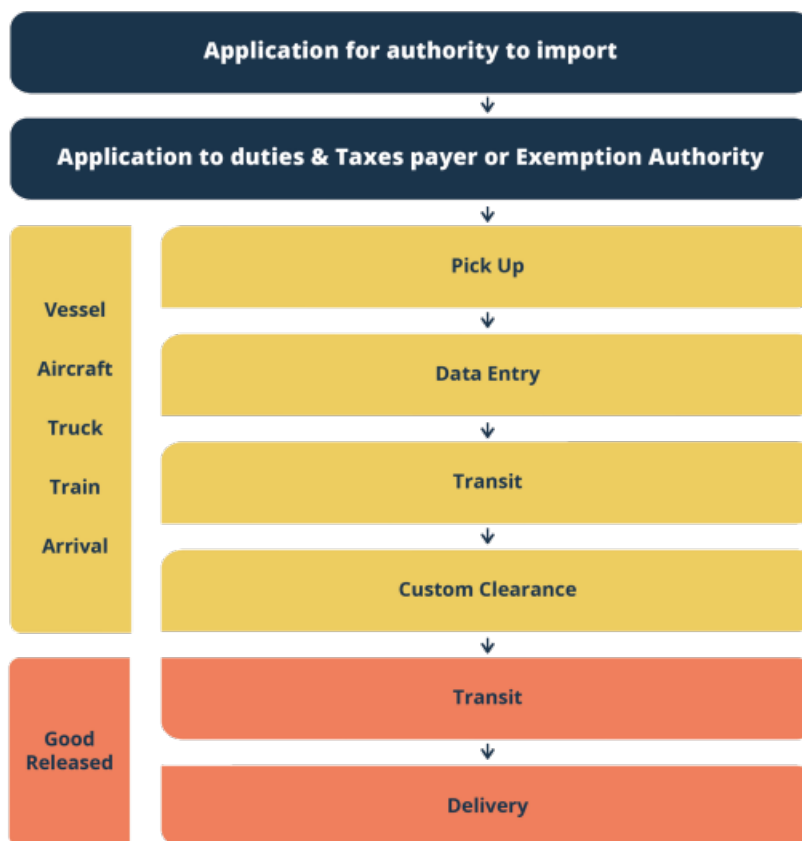
для одержувача, так і для вантажовідправника.

Затриманий вантаж - будь-яке відправлення або вантаж, що проходить митну процедуру, який було зупинено та не випущено з будь-якої причини. Затримка вантажу може бути пов'язана з неправильним оформленням документів, несплатою платежів, спробою ввезення регульованих або заборонених товарів, і, як правило, вимагає подальших інструкцій щодо розпорядження вантажем або додаткового оформлення документів.

Інструмент пошуку за кодом ГС

Загальний процес митного оформлення

Перед імпортом товарів агенції повинні провести ретельний аналіз усіх митних інструкцій та вимог, включаючи будь-які обмеження та необхідну документацію. Клірингові агенти/митні брокери та національні органи влади можуть допомогти імпортерам зорієнтуватися щодо необхідних кроків та документації. У надзвичайних ситуаціях, коли активується національний логістичний кластер, члени-учасники також можуть обмінюватися інформацією, що стосується імпорту, за необхідності. У будь-якій ситуації – надзвичайній чи ні – повинно бути чітке розуміння того, які кроки потрібні, і чіткий план того, як рухатися.



Слід зазначити, що цей процес *може* бути змінений в умовах швидких надзвичайних ситуацій, але не *завжди*.

Попереднє планування

З розвитком потреби в міжнародних перевезеннях з'явилися ключові етапи, які необхідно пройти

будь-якій організації чи особі, що ініціює перевезення. Організації реагування, що діють як експортери/вантажовідправники, повинні будуть вжити ключових заходів для отримання інформації та координації відправлень:

**Дані, необхідні від
запитувача/одержувача**

- Отримати конкретну інформацію про необхідне відправлення – кількість, конкретні типи товарів, необхідні дати тощо.
- З'ясувати правила імпорту/експорту в країни та з країн, що мають відношення до вантажу.
- Визначити умови поставки, Інкотермс та які сторони відповідають за який етап митного процесу.
- Визначити всі потреби в документації з одержувачем та надати розширені копії вантажоодержувачу або митному агенту до відправлення.
- Якщо бюджети підписані однією або обома сторонами, повідомити про потенційні витрати на митне оформлення та доставку.
- Визначити прийнятні способи транспортування (повітряний, морський, автомобільний, залізничний) та місця і дати доставки.

**Підготовка та
організація
відвантаження**

- Працювати з постачальниками, щоб правильно визначити коди ГС та виконати всі вимоги щодо документації, пакування та маркування.
- Зрозуміти національні та міжнародні правила, що стосуються як регульованих, так і заборонених товарів, а також законодавство країн походження/призначення.
- Включити у вантаж паперові копії всієї необхідної документації з митного оформлення.
- Переконаватися в наявності всієї необхідної документації та перевірити фізичний вантаж, щоб переконатися, що найменування, кількість і розміри відповідають документації.
- Звернутися за допомогою, визначити та укласти договір з перевізником, експедитором чи іншою сертифікованою організацією, яка має досвід роботи на митниці.

**Стратегії для
організацій з
реагування на
надзвичайні ситуації**

- Працювати з відповідними програмними та операційними групами для визначення рутинних заходів реагування та попереднього визначення вантажів, які, ймовірно, будуть використовуватися в заходах реагування.
- Для запропонованих запасів можна попередньо визначити коди ГС, потреби в товаросупровідній документації та провести перевірку на відповідність правилам імпорту на рівні країни (приклад - затверджений ВООЗ список лікарських засобів).
- Шукати та визначати сторонніх постачальників, які можуть швидко надати конкретні товари, необхідні для реагування, та укласти угоди, що включають вимоги до документації та маркування.
- Розробляти угоди з експедиторами та транспортними агентами для забезпечення швидкого транспортного обслуговування та надання інформації про проблемні місця на митниці та в інфраструктурі.

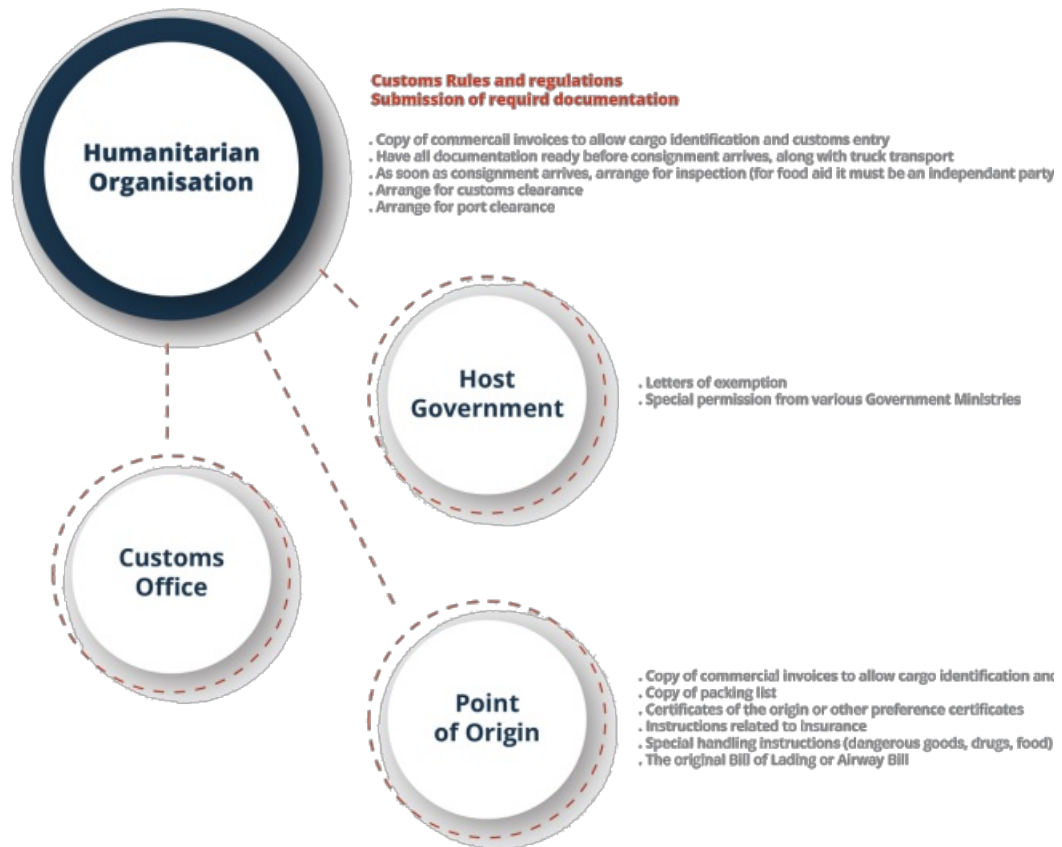
Подальше планування

Організація або особа, яка виступає в ролі імпортера або одержувача, що має намір отримати вантаж, також повинна вжити заходів для належної підготовки та визначення потреб.

Визначення процесу імпорту	• Будь-яка організація, що використовується як одержувач будь-якого вантажу, повинна бути юридично зареєстрована в країні імпорту. Процес реєстрації відрізняється в різних країнах. • Де це можливо, вантажоодержувачі повинні уникати зазначення окремих осіб як вантажоодержувачів або використання скорочених або акронімічних назв установ як вантажоодержувачів. • За необхідності зверніться за послугами до клірингового агента/компанії, яка належним чином зареєстрована та має ліцензію митних органів на обробку імпоротної документації через митницю. • Співпрацюйте з національними органами (митницею, органами охорони здоров'я, бюро стандартів, прикордонною службою) та/або кліринговим агентом, з яким укладено контракт, для визначення імпортних правил і вимог та ознайомлення з ними експортера/відправника. • Співпрацюйте з національними органами та/або контрактним кліринговим агентом, щоб зрозуміти всі тарифи, мита, збори та можливі звільнення. • Визначте з експортером/відправником умови Інкотермс та межі відповідальності з експедитором та/або контрактним перевізником.
Підготовка до отримання вантажу	• Якщо імпортер/одержувач також є заявником, імпортер/одержувач повинен намагатися надати якомога більше інформації про необхідний вантаж експортеру/відправнику. • Підготуйтеся до отримання, зберігання та перевірки вантажу в країні. • Дізнайтеся про пункти в'їзду та проблемні аспекти, пов'язані з митним оформленням. • Підготуйте всю документацію до прибуття вантажу. • Пришвидшіть оформлення, де це можливо, шляхом попереднього оформлення з використанням попередніх копій документації. • Відстежуйте вантаж і знайте, коли він прибуває в країну, щоб уникнути простою або втрати вантажу. • Попередньо визначте транспорт для вивезення вантажу з митниці, в ідеалі спланувавши його відповідно до розміру вантажу. Заплануйте належне зберігання або подальші поставки. • Одразу після прибуття вантажу організуйте його перевірку та митне оформлення.
Можливі специфічні митні правила для імпорту	• Тимчасове ввезення з метою використання предметів та реекспорту пізніше. • Тимчасовий митний випуск до повного оформлення документації на більш пізню заздалегідь визначену дату, наприклад очікування листа про звільнення, певних дозволів. • Ввезення реекспортованого вантажу. • Ввезення транзитного вантажу, під гарантійні зобов'язання. • Реімпорт вантажу після тимчасового вивезення для проведення ремонтних робіт. • Вилучення та знищення забороненого вантажу. • Митні стягнення/штрафи за неправильне декларування вантажоодержувачами або призначеними ними митними агентами.
Стратегії для організацій з реагування на надзвичайні ситуації	• Взаємодійте з програмними та оперативними групами для оцінки потреб та використовуйте результати оцінки для підтвердження потреб. • Якщо можливо, подавайте заявки на отримання дозволів та звільнення для експорту та імпорту. • Намагайтеся прискорити отримання звільнень. Якщо звільнення вже надано, негайно надайте дозвіл на відправлення вантажу, переконавшись, що всі документи оформлені належним чином і що інструкції з відвантаження відповідають вимогам.

Документація

Процес імпорту зазвичай вимагає специфічної, а часом і значної документації.



NOTE: at all costs try not to have your consignment warehoused at the port. Where possible try and arrange for your own security

У надзвичайних ситуаціях органи влади зазвичай просять надати оригінали або копії наступних документів:

- **Комерційний/проформа-інвойс** – Вказує на огляд вмісту вантажу та сторону, відповідальну за закупівлю/оплату вантажу. В інвойсах зазвичай вказується загальна вартість вантажу, яка може бути використана для розрахунку митних платежів. Багато гуманітарних організацій вважають за краще використовувати самостійно сформовані проформи інвойсів, щоб спеціально вказати, що вантаж буде використаний для гуманітарної допомоги.
- **Пакувальний лист** – Повинен бути достатньо детальним і точним, щоб митним працівникам не довелося перевіряти кожен предмет. Пакувальні листи, як правило, набагато детальніші, ніж інвойси, якщо відправлення містить велику кількість позицій.
- **Накладна на відвантаження морем / Авіанакладна / Залізнична накладна / Товарно-транспортна накладна.**

Інші документи, що часто вимагаються для імпорту:

- **Лист/сертифікат про пожертви та/або гуманітарний характер вантажу** - Багато організацій додають самостійно підготовлені листи про гуманітарний намір або пожертву, щоб полегшити процес звільнення від митних зборів.
- **Підтвердження звільнення від митних платежів** - Може знадобитися під час митного

оформлення; зазвичай зареєстрована гуманітарна організація має можливість отримати відповідний лист від податкових органів. Однак лист може знадобитися для будь-ого виду імпорту.

- **Сертифікати походження** - Зазвичай генеруються та засвідчуються виробником, але за потреби можуть бути засвідчені агентством, що відправляє товар. У деяких країнах існують суворі вимоги щодо походження товарів.
- **Сертифікати інспекції (COI)** - COI зазвичай пов'язані з регульованими товарами, які можуть споживатися людиною - наприклад: Ліки - або можуть мати несприятливий вплив на здоров'я людини - наприклад: легкозаймистий пластиковий матеріал для укриття. Сертифікати інспекції, як правило, вимагають сертифікації від зовнішньої лабораторної випробувальної установи, сертифікованої для перевірки конкретних хімічних властивостей предметів, що розглядаються.
- **Сертифікати відповідності (COC)** - Сертифікати відповідності використовуються для підтвердження того, що продукція відповідає певному галузевому стандарту або перевищує його, і вимагають перевірки зовнішніми компаніями, що займаються випробуваннями та сертифікацією.
- **Фітосанітарні сертифікати** - Сертифікати, які засвідчують, що імпортований рослинний матеріал відповідає санітарним вимогам відповідної країни, як правило, видаються зовнішньою лабораторією.
- Спеціальні інструкції з поводження ([небезпечні вантажі](#), [холодовий ланцюг](#), [ліки](#), продукти харчування).

Процедури в порту в'їзду

Більшість великих морських портів та міжнародних аеропортів мають можливість здійснювати митний огляд, зберігання та оформлення на місці. Для того, щоб митне оформлення було офіційним, необхідно мати приміщення, відведені для відповідного митного органу, та місця для зберігання товарів, що проходять митне оформлення.

Основні формальності, пов'язані з обробкою товарів органами влади в експортній або імпортній торгівлі, такі:

1. Перед відправленням будь-якого вантажу копія вантажної декларації/пакувального листа та копія коносаменту (BOL) або авіавантажної накладної (AWB) має бути передана у відповідні митні органи, а також в органи влади в портах/аеропортах.
2. Коли вантаж вивантажується з судна/літака, він буде перерахований призначеним агентом на землі.
3. За всі прибулі товари стягується причальний збір та/або збір за наземне обслуговування за встановленими ставками.
4. За товари, не вивезені з-під митного контролю протягом дозволеного терміну безоплатного зберігання, стягується орендна плата за встановленою ставкою демереджу.
5. Демередж стягується з будь-якого непред'явленого вантажу, невивезеного протягом встановленого часу після доставки.
6. Несплата зборів за простій може призвести до продажу вантажу з публічного аукціону.
7. Плата за демередж може не стягуватися у випадках:
 1. Якщо вантаж прибув у пошкодженому стані, за який перевізнику пред'явлено претензію, може бути надано деякий додатковий час для огляду пошкодженого вантажу.
 2. Товари, пошкоджені після вивантаження і щодо яких портовими властями отримана "Заява на огляд".
 3. Товари, затримані митними органами для проведення спеціального огляду, хімічних аналізів тощо.
 4. Вивезення товарів затримується не з вини чи недбалості імпортерів.
8. Території, що використовуються для розвантаження та зберігання імпортованих товарів, повинні бути оголошені митними територіями відповідно до митного законодавства і, як правило, є об'єктами з високим рівнем безпеки.
9. Зберігання небезпечних вантажів дозволяється тільки в місцях, спеціально відведених для цієї мети.

10. Огляд вантажу митницею дозволяється тільки в тому випадку, якщо вантажоодержувач або кліринговий агент пред'являє портовій владі доручення на доставку, видане судноплавним агентом, разом з коносаментом, підготовленим від імені вантажоодержувача.

Для вантажів, що прибувають повітряним транспортом:

- Більші аеропорти зазвичай надають приміщення у визначених митних зонах для того, щоб транзитні вантажі були деконсолідовані та об'єднані з місцевими експортними вантажами.

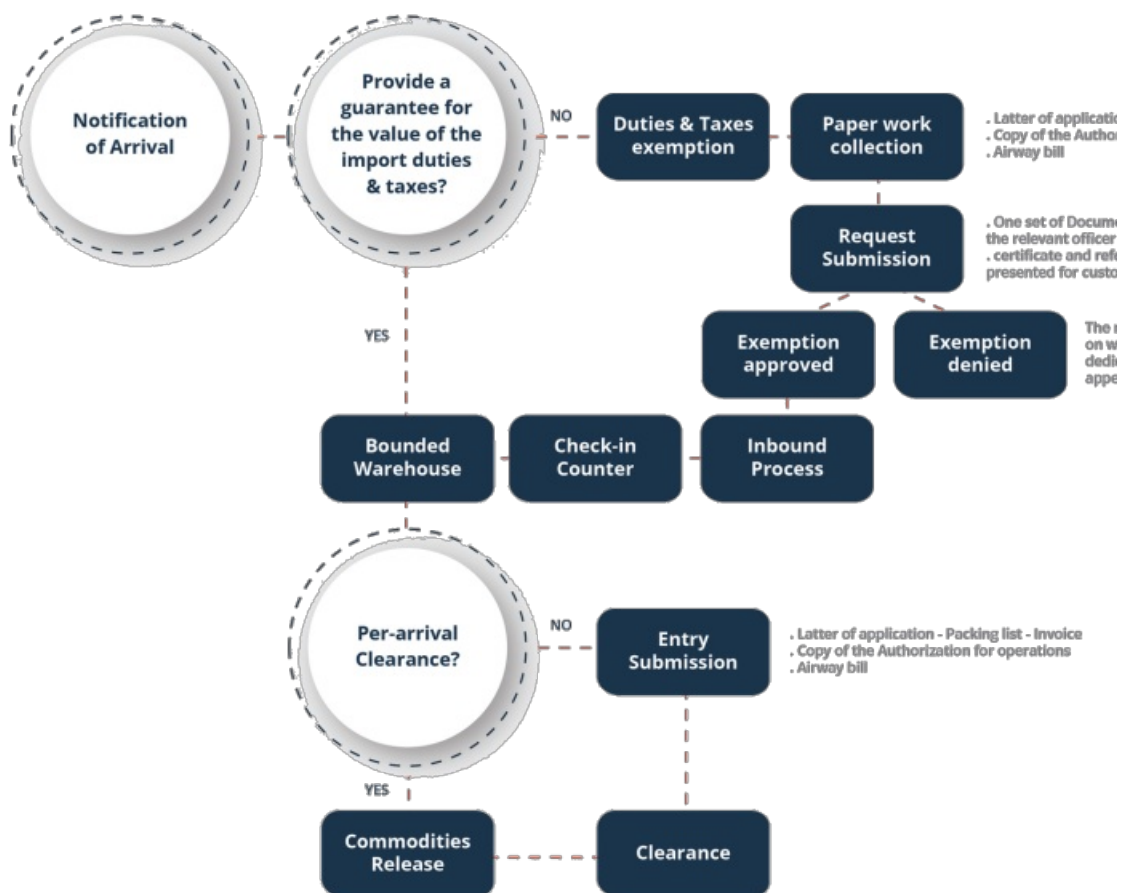
Для вантажів, що прибувають морським транспортом:

- Для вантажів, що прибувають морським транспортом.
- Транспортування експортного вантажу, якщо це насипні вантажі, дозволяється на причалі, де судно готове до завантаження. У випадку контейнерних вантажів дозволяється відстоювання в місці, визначеному судноплавній компанії портовою адміністрацією.
- Як і імпорт, експорт передбачає стягнення демереджу після закінчення вільного часу, але портові адміністрації іноді звільняють від цього збору у випадку спеціальних вантажів. Порти можуть відкласти прийняття експортного вантажу, якщо є затримка в прибутті судна.
- Коли експортний вантаж доставляється на внутрішній склад митного оформлення, там завершуються митні формальності і вантаж завантажується в контейнери, які потім доставляються в порт для безпосереднього навантаження на судно. Таку ж процедуру можна пройти, якщо контейнери заповнюються на заводі або складі вантажовідправника.

Плануючи прибуття вантажу, вкрай важливо знати, чи є можливість проходження митниці, особливо в умовах надзвичайних ситуацій, що виникли після швидкого настання. Існують випадки, коли літаки або судна можуть фізично прибути в морський порт або аеропорт, але фактично не можуть легально імпортувати товари.

Митне оформлення товарів

Наступні кроки детально описують процес обробки та перевірки вантажу митницею після прибуття і розвантаження:



1. Весь імпортований вантаж повинен бути розвантажений у визначеному митному порту і не повинен бути знятий з митного контролю без письмового дозволу митних органів.
2. Перед тим, як буде надано дозвіл на зняття товарів з митного контролю, власник або агент, що діє від імені власника, зобов'язаний подати документацію відповідно до вимог законодавства у встановленій формі, щоб митні органи могли оглянути товари. Конкретні дані про вантаж повинні збігатися в усіх документах.
3. Коли товари призначені для складського зберігання, заявка на дозвіл на складування цих товарів та облігація повинні супроводжувати документацію.
4. Митні органи мають право перевіряти всі імпортовані товари. Перевірка може бути фізичною (візуальний огляд, підрахунок, зважування, вимірювання, хімічний аналіз тощо) або документальною (перевірка відповідних документів, таких як рахунки-фактури, банківські векселі, страхові поліси та форми з переліком кількості та опису товарів).
5. Якщо товари підлягають митному обкладенню, то або митні тарифи повинні бути сплачені вчасно, або імпортер повинен надати заставу, щоб гарантувати сплату мита.
6. Якщо товари не будуть вивезені протягом встановленого терміну після прибуття судна або літака-імпортера, вони підлягають продажу з публічного аукціону портовими властями, які відшкодують з виручки від продажу всі належні їм збори, включаючи мито.
7. Митні органи мають право стягнути з імпортера будь-яку недоплату мита або помилкове повернення мита відповідно до встановлених процедур і законів.
8. У випадках, коли імпортні ліцензії є обов'язковими, митні органи перевірятимуть законність імпорту товарів відповідно до цих ліцензій.
9. Після того, як місцевий митний орган визнає, що всі документи та платежі є достатніми, вантажоодержувач або представник вантажоодержувача зможе забрати вантаж з визначеного місця зберігання вантажів.

Митні органи будуть використовувати паперові копії всіх супутніх документів - і, в залежності від контексту і можливостей митного органу, електронні копії для ідентифікації вантажу, що проходить через процес фізичного огляду.

Якщо імпортер або митний брокер, який діє від його імені, не отримає документи до моменту початку митного оформлення, процедура подачі документів буде відкладена або не матиме місця взагалі. Наслідки втрати вантажу призводять до затримок у доставці одержувачам або додаткових витрат, таких як простій. За короткий проміжок часу можуть накопичитися великі суми комісій, за які одержувач несе відповідальність.

Способи оплати при імпорті/експорті

Акредитив (LC) - Акредитив - це зобов'язання банку здійснити платіж визначеному бенефіціару у визначений строк проти пред'явлення документів, які суворо відповідають умовам акредитива, на користь визначеного бенефіціара. Сторонами акредитива зазвичай є бенефіціар, який має отримати гроші, банк-емітент, клієнтом якого є заявник, та авізуючий банк, клієнтом якого є бенефіціар. Майже всі акредитиви є безвідкличними, вони не можуть бути змінені або анульовані без попередньої згоди бенефіціара, банку-емітента та підтверджуючого банку, якщо такий є. Як правило, документи, які бенефіціар повинен надати для отримання платежу, включають комерційний рахунок-фактуру, міжнародну транспортну накладну та страхові документи. Однак перелік і форма документів є відкритими для тлумачення і переговорів, і можуть існувати вимоги щодо надання документів, виданих нейтральною третьою стороною, що підтверджують якість товарів, які відвантажуються, або місце їх походження.

Електронний переказ коштів (ЕПЗ) ЕПЗ - це комп'ютерні системи, що використовуються для здійснення фінансових транзакцій в електронному вигляді. Більшість урядів і митних органів надають перевагу ЕПЗ і зазвичай мають спеціальний банківський рахунок для всіх депозитів. Перевагою банківського рахунку під управлінням держави є можливість прозорого моніторингу переказу коштів.

Оплата готівкою - У дуже рідкісних випадках митні органи вимагатимуть сплати готівкою. Хоча це стає все менш поширеним явищем, виплати готівкою можуть відбуватися, особливо після стихійних лих, що швидко настають. Там, де це можливо, слід уникати митного оформлення готівкових платежів, оскільки їх важко відстежити і вони можуть призвести до шахрайства. У разі необхідності сплати митних платежів готівкою, організації повинні вимагати повну квитанцію із зазначенням суми кожного окремого платежу та посадової особи митного органу, з якою відбулася транзакція.

Порядок платежів та ризики



- **Авансовий платіж** - Усі імпортні мита, збори та витрати за обробку сплачуються авансом. У випадку, якщо відбулися зміни в позиціях, кількості або загальні очікувані платежі

виявилися невірними, організація, яка сплачує аванс, несе додатковий ризик. Якщо необхідна передплата, імпортери повинні спробувати використовувати акредитив.

- **Документарний акредитив** - технічний термін для акредитива.
- **Документарне інкасо** - доручення експортера (продавця або постачальника) банку-ремітенту, як правило, місцевому банку експортера, отримати платіж негайно або в майбутньому від імпортера (покупця) проти надання відповідних комерційних документів. Документарне інкасо функціонує подібно до акредитива, однак тягар документації та цінностей покладається на продавця/експортера. Імпортери повинні відстежувати ці повідомлення, щоб переконатися, що узгоджені витрати все ще використовуються
- **Відкритий рахунок** - Угода між імпортером та експортером, згідно з якою товари поставляються з розумінням того, що оплата буде здійснена на узгоджену дату в майбутньому. Оплата може бути здійснена після імпорту товару. Цей метод використовується, коли між експортерами та імпортерами існує високий рівень довіри.

Митні інструменти та ресурси

Шаблони та інструменти

[TEMPLATE - Certificate of Origin](#)

[TEMPLATE - Donation Letter](#)

Посилання

- Митну інформацію для конкретної країни можна знайти на сторінках Global Logistics Cluster, [Logistics Cluster Assessment \(LCA\)](#).
- [Типова митна угода між ООН та державою.](#)
- [Кіотська конвенція. 5 Додаток J – Вантажі допомоги.](#)