

NAVIS AG · Postfach 10 48 48 · 20033 Hamburg

 Billhorner Kanalstraße 69
 20539 Hamburg

 Telefon: +49 (40) 789 48 - 0
 Durchwahl: - 280
 Telefax: +49 (40) 33 78 95
 E-Mail: HB@navis-ag.com
 Internet: www.navis-ag.com

Wichtige Informationen für Exporteure für Verladungen per Seefracht nach Australien!

 Hamburg · Bremen · Hannover · Freiberg
 Rotterdam · Antwerpen · Barcelona

Kontakt: Heino Beimgraben

Unsere Ref.: HB / 01 / 186447

Hamburg, 17.08.2018

Saisonale Behandlungspflicht gegen die Marmorierte Baumwanze (Seasonal Measures for BMSB) für bestimmte Warengruppen bei Verladungen per Seefracht nach Australien vom 01.09.2018 bis 30.04.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Australian Government Department of Agriculture and Water Resources (DAWR) hat eine zeitlich begrenzte **Behandlungspflicht für bestimmte Warengruppen** festgelegt, die per **Seefracht** aus bestimmten Risikoländern **nach Australien** verladen werden. Zwischen **1. September 2018 und 30. April 2019** müssen Güter dieser Warengruppen - bezogen auf das Verschiffungsdatum - begast oder hitzebehandelt werden, um die Einfuhr der für das australische Ökosystem gefährlichen Marmorierten Baumwanze (engl. Brown Marmorated Stink Bugs = BMSB) zu verhindern. Diese Importvorschriften sind strikt einzuhalten. Liegt kein korrektes **BMSB Treatment Certificat** vor, können die australischen Behörden die Vernichtung der Ware vor Ort oder die Rückverschiffung jeweils auf Kosten der Ware anordnen. **Verbindliche Informationen** zum Thema „Seasonal Measures for Brown Marmorated Stink Bug (BMSB)“ erhalten Sie auf der Internetseite des Australian Government Department of Agriculture:

<http://www.agriculture.gov.au/import/before/pests/brown-marmorated-stink-bugs>

Wichtige Eckpunkte dieser australischen Importvorschriften haben wir im Folgenden zusammengefasst:

Auch Deutschland zählt zu den derzeit 10 Risiko-Herkunftsländern („Target risk countries“):

USA	Italy	Germany	France	Russia
Greece	Hungary	Romania	Georgia	Japan

Warenarten folgender Zolltarifnummern (HS Codes) zählen zu den „Target high risk goods“:

36 - Explosives, pyrotechnics	74 - Copper	84 - Machinery
44 - Wood	75 - Nickel	85 - Electrical machinery
45 - Cork	76 - Aluminium	86 - Railway locos
57 - Carpets	78 - Lead	87 - Vehicles
68 - Stone, cement	79 - Zinc	88 - Aircraft
69 - Ceramics	80 - Tin	89 - Ships
70 - Glass	81 - Base metals	93 - Arms, ammunition
72 - Steel, iron	82 - Tools, cutlery	
73 - Steel articles	83 - Base metal	

Sitz und Gerichtsstand in Hamburg · Registergericht Hamburg B 59688 · USt.-IdNr.: DE 811908626 · Steuernummer: 46/746/00823

Vorsitzender des Aufsichtsrates: Kay A. Espey · Vorstand: Remo Stork (Vorsitzender) und Dr. Volker Steinmeyer

Wir arbeiten ausschließlich auf Grundlage der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen 2017 (ADSp 2017).

Die ADSp 2017 können Sie im Internet unter www.navis-ag.com/agb einsehen.

Hinweis: Die ADSp 2017 weichen in Ziffer 23 hinsichtlich des Haftungshöchstbetrages für Güterschäden (§ 431 HGB) vom Gesetz ab, indem sie die Haftung bei multimodalen Transporten unter Einschluss einer Seebeförderung und bei unbekanntem Schadenort auf 2 SZR/kg und im Übrigen die Regelhaftung von 8,33 SZR/kg zusätzlich auf 1,25 Millionen Euro je Schadenfall sowie 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, mindestens aber 2 SZR/kg, beschränken.

Unsere Datenschutzerklärung kann unter <https://www.navis-ag.com/datenschutz/> eingesehen werden.

Alle „Target high risk goods“ müssen je nach Verladeart wie folgt behandelt werden:

1.) LCL-Sendungen und Sammelcontainer (FAK):

LCL-Sendungen, die im Sammelcontainer nach Australien verladen werden, müssen vor der Verschiffung in Deutschland bzw. Europa behandelt werden: „Mandatory offshore treatment of target high risk goods shipped as LCL (less than container load) or FAK (freight of all kinds) prior to arrival into Australian territory.“

2.) Verladungen per Open Top Container, Flat Rack Container oder Break Bulk:

Diese Verladungen müssen vor der Verschiffung in Deutschland bzw. Europa behandelt werden: “Mandatory offshore treatment of target high risk goods shipped as break bulk, in open top containers or on flat rack containers.” Nach der Behandlung muss die Verladung auf das Seeschiff innerhalb von 120 Stunden erfolgen.

3.) FCL-Verladungen per 20' Standard / 40' Standard und 40' HC Container:

FCL Container können entweder in Deutschland (Europa) oder in Australien behandelt werden: „Mandatory treatment (onshore or offshore) of target high risk goods shipped as FCL (full container load) or FCX (full container consolidated).“ Die australischen Behörden empfehlen aber eine Behandlung im Exportland, denn “We encourage you to treat your goods offshore to minimize clearance delays and associated costs that may be incurred for onshore treatment. If onshore treatment delays present an unacceptable level of biosecurity risk, goods may be directed for export.”

4.) Mixed Good Containers:

“A container packed with a variety of different goods listed from each category (High Risk, Target Goods, Exempt Goods) will be dealt with as if they are all in the highest risk category by the DAWR.” Prüfen Sie daher genau den HS Code aller Waren, die in den Container verladen werden sollen – auch wenn es sich um Kleinstmengen handelt.

Güterarten mit folgenden Zolltarifnummern (HS Codes) zählen zu den „Target risk goods“:

Diese Güterarten werden bei der Einfuhr in Australien gegebenenfalls untersucht: „Goods in this category will be subject to increased onshore intervention through random inspection. If BMSB is detected the goods will be directed for onshore treatment.“

25 - Salt, minerals	31 - Fertilisers	47 - Wood pulp
26 - Ores, slag, ash	38 - Chemical products	48 - Paper, cardboard
27 - Fuel oils	39 - Plastics	49 - Printed matter
28 - Inorganic chemicals	40 - Tyres, rubber	56 - Wadding, felt
29 - Organic chemicals	46 - Straw, basket ware	

Exempted Goods:

BMSB seasonal measures do not apply to goods not identified as ‘target high risk’ and ‘target risk’.

Weitere Ausnahmen können für neue Maschinen und neues Equipment ab 01.12.2018 gelten:

“Check if certain conditions exempt you from the BMSB measures:

- 1.) Are your goods classed as new machinery and/or new parts and equipment?
- 2.) Are your goods manufactured on or after 1 December 2018?
- 3.) Are you able to provide evidence that the goods are manufactured on or after 1 December 2018?
(Evidence can be in the form of a manufacturer’s declaration, commercial invoice, etc.)
- 4.) Are you able to provide a declaration stating the goods are new. unused and not field tested ?

If you have answered yes to all the above questions, BMSB measures do not apply to your goods.”

Folgende Behandlungsmethoden sind zugleich in Australien und in der EU zugelassen:

- a) Heat Treatment (Hitzebehandlung)
- b) Sulfuryl Fluoride Fumigation (Begasung mit Sulfurylfluorid)

Deutsche Behandlungsfirmen müssen durch die australische DAWR-Behörde zugelassen sein:

Eine Behandlung der Güter durch Begasung oder Hitzebehandlung darf nur von der DAWR zugelassenen Firmen durchgeführt werden: „Approved offshore treatment provider“ finden Sie unter: <http://www.agriculture.gov.au/import/before/pests/brown-marmorated-stink-bugs/offshore-treatment-providers>

Zudem muss für den deutschen Begasungsort eine behördliche Genehmigung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vorliegen. Nach derzeitigem Stand (13.08.2018) sind erst zwei deutsche Firmen zur BMSB-Behandlung durch die australische Behörde DAWR zugelassen. Diese Firmen können aber derzeit nur eine Hitzebehandlung von Fahrzeugen, aber keine Begasung von Containern vornehmen. Es ist aber davon auszugehen, dass sich die Anzahl der „Approved offshore treatment provider“ in Deutschland demnächst erhöhen wird.

Konsequenzen der BMSB-Vorschriften für Export-See Verladungen nach Australien:

1.) Sowohl in Deutschland (Europa) als auch in Australien sind die gegenwärtigen Kapazitäten für die Behandlung der Waren wesentlich geringer als die Transportmengen nach Australien.

Wir gehen davon aus, dass zumindest für die Behandlung von LCL-Sendungen im Sammelcontainer zeitnah Kapazitäten in den europäischen Seehäfen geschaffen werden. Für FCL Container-Verladungen werden die Kapazitäten für eine zugelassene BMSB-Behandlung zumindest in den nächsten Wochen und Monaten höchstwahrscheinlich nicht ausreichen.

2.) Der gewohnte reibungslose Transportablauf betroffener Güter ab Werk zum Seehafen und die Verladung auf das Seeschiff nach Australien ist aufgrund der BMSB-Vorschriften nicht mehr möglich. LCL-Sendungen und beladene Container müssen am inländischen Verladeort früher übernommen werden, damit eine Behandlung der betroffenen Güter rechtzeitig vor dem Anlieferschluss für das jeweilige Seeschiff möglich ist. Eine zeitliche Koordinierung der Behandlung des Containers und das Erreichen des Anlieferschlusses am Seehafenterminal können aufgrund der Kapazitätsengpässe aber derzeit nicht garantiert werden.

3.) Zu den bisherigen in aller Regel im Vorwege feststehenden Transportkosten ab Werk bis FOB Verschiffungshafen bzw. bis CFR australischen Bestimmungshafen kommen aufgrund der BMSB-Vorschriften Kosten für die Behandlung der Ware hinzu. Diese Kosten beinhalten: Behandlung der LCL-Sendung bzw. des Containers, Umfuhr des Containers zum zugelassenen Behandlungsort und anschließend Umfuhr zum Hafenterminal des Seeschiffes. Zudem können aufgrund der für die Behandlung der Container notwendigen Zeit weitere Zusatzkosten für Container-Detention, Container-Demurrage und Container-Storage im Hafenterminal entstehen. Die Reedereien und Hafenterminals gewähren nur ein Zeitfenster von wenigen Tagen, ohne dass solche Zusatzkosten entstehen. Die NAVIS wird im Rahmen der Transportdisposition versuchen, diese Zusatzkosten nicht entstehen zu lassen bzw. zu minimieren. Im Vorwege zu garantieren, dass diese Zusatzkosten nicht entstehen werden, ist leider nicht möglich.

Was ist für Exporteure zu tun?

- 1.) Prüfen Sie genau, ob Ihre Waren zu den „**High risk goods**“ zählen.
- 2.) Wenn ja, informieren Sie Ihren Kunden in Australien umgehend über die „Seasonal Measures for BMSB“ und über die daraus resultierenden Verzögerungen in der Lieferung sowie den erhöhten Kosten aufgrund der vorgeschriebenen „Mandatory Treatment for BMSB“.
- 3.) Veranlassen Sie eine Seefracht-Verladung nach Australien nur dann, sofern Sie sicher sind, dass die **strikten australischen BMSB-Vorschriften** für Ihre Sendung eingehalten werden können.
- 4.) Bleiben Sie mit Ihrem **Ansprechpartner bei der NAVIS** in engem Kontakt, um zu klären, ob und wann für Ihre Sendung mit „High Risk Goods“ eine BMSB-Behandlung vor der Verschiffung möglich ist.