

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

NAVIS AG · Postfach 10 48 48 · 20033 Hamburg

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, 08.07.2020

Saisonale Behandlungspflicht gegen die Marmorierte Baumwanze (Seasonal Measures for BMSB) für bestimmte Warengruppen bei Verladungen per Seefracht nach Australien vom 01.09.2020 (Verschiffungsdatum) bis 30.04.2021 (Verschiffungsdatum)

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Australian Government Department of Agriculture hat wieder eine zeitlich begrenzte **Behandlungspflicht für bestimmte Warengruppen** verordnet, die per **Seefracht** aus bestimmten Risikoländern nach Australien verladen werden. Güter dieser Warengruppen, die zwischen dem **1. September 2020** (Verschiffungsdatum) und dem **30. April 2021** (Verschiffungsdatum) verschifft werden und zugleich bis einschließlich **31. Mai 2021** in Australien eintreffen, müssen begast oder hitzebehandelt werden, um die Einfuhr der für das australische Ökosystem gefährlichen Marmorierten Baumwanze (engl. Brown Marmorated Stink Bug = BMSB) zu verhindern. Diese Importvorschriften sind strikt einzuhalten. Liegt kein korrektes **BMSB Treatment Certificate** 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/brown-marmorated-stink-bugs>

Wichtige Eckpunkte dieser australischen Importvorschriften haben wir im Folgenden zusammengefasst:

Auch Deutschland zählt zu den derzeit 36 Risiko-Herkunftsländern („Target risk countries“):

Germany	Belgium	Netherlands	Luxembourg	Austria
Switzerland	France	Spain	Italy	Czech Republic
Slovakia	Croatia	Slovenia	Hungary	Greece
plus weitere 21 Risiko-Herkunftsländer („Target risk countries“)				

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

36 - Explosives, pyrotechnics	74 - Copper and articles thereof	84 - Machinery, boilers, parts thereof
44 - Wood and articles of wood	75 - Nickel and articles thereof	85 - Electrical machinery, parts
45 - Cork and articles of cork	76 - Aluminium and articles	86 - Railway locos, parts thereof
57 - Carpets, textile floor	78 - Lead and articles thereof	87 - Vehicles and parts thereof
68 - Stone, cement and similar	79 - Zinc and articles thereof	88 - Aircraft and parts thereof
69 - Ceramics products	80 - Tin and articles thereof	89 - Ships, boats, floating structures
70 - Glass and glass ware	81 - other base metals	93 - Arms, ammunition
72 - Steel, iron	82 - Tools, cutlery of base metals	
73 - Articles of iron or steel	83 - articles of 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.) FCL-Verladungen per 20‘ Standard / 40‘ Standard und 40‘ HC Container:

FCL Container können entweder in Deutschland (Europa) oder in Australien behandelt werden: “Containerized cargo arriving in sealed six hard sided containers with target high risk goods can be treated offshore, or onshore at the container level.”

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

LCL-Sendungen, die im Sammelcontainer nach Australien verladen werden, sollten vor der Verschiffung in Deutschland bzw. Europa behandelt werden: “To minimise clearance delays, industry is encouraged to have their target high risk goods treated offshore and at the container level, where possible.”

3.) Verladungen per Open Top Container, Flat Rack Container, Break Bulk oder von Fahrzeugen:

Diese Verladungen müssen vor der Verschiffung in Deutschland bzw. Europa behandelt werden: “Mandatory offshore treatment of target high risk goods shipped as break bulk cargo will be required. Goods shipped on open top containers or on flat rack containers are also considered to be break bulk. Untreated break bulk identified on arrival will be denied discharge and directed for export on arrival, unless exceptional circumstances are applicable.”

Zeitfenster für OT-, FR-Container, B/B, etc.: “For goods being treated in a target risk country and shipped from a target risk country, a post treatment window of 120 hours applies. Your goods must be loaded onto a vessel for export to Australia within 120 hours after treatment has been carried out.”

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

Diese Güterarten werden bei der Einfuhr in Australien gegebenenfalls untersucht: “Goods that fall within the following tariff classifications have been categorised as target risk goods and will not require mandatory treatment. Target risk goods will however will be subject to increased onshore intervention through random inspection.”

25 - Salt, minerals	31 - Fertilisers	47 - Pulp of wood etc.
26 - Ores, slag, ash	38 - Chemical products	48 - Paper, cardboard, etc.
27 - Mineral fuels, mineral oils	39 - Plastics and articles thereof	49 - Printed products
28 - Inorganic chemicals, etc.	40 - Tyres, rubber and articles	56 - Wadding, felt, etc.
29 - Organic chemicals	46 - Straw, basket ware, etc.	

Ausnahmen können für neue Maschinen und neues Equipment ab 01.12.2020 gelten:

<https://www.agriculture.gov.au/import/before/brown-marmorated-stink-bugs/prepare-import#circumstances-where-goods-may-not-be-subject-to-the-seasonal-measures>

“New, unused and not field tested (NUFT) goods

Under the seasonal measures, certain goods that can meet all the following criteria will not be subject to BMSB measures on arrival:

- Are your goods manufactured on or after 1 December 2020? (A good is only considered to be manufactured on or after 1 December 2020 if all its large, complex components have also been manufactured after 1 December 2020).
- Are your goods classed as new machinery, vehicles, vessels/new complex parts and equipment, and are classified under the following tariff chapters only: **82, 84, 85, 86, 87, 88 and 89?**
- Are you able to provide evidence in the form of a **BMSB manufacturers NUFT** (new, unused and not field tested) **declaration** that the goods are manufactured on or after 1 December 2020?

<https://www.agriculture.gov.au/sites/default/files/sitecollectiondocuments/biosecurity/import/bmsb/bmsb-nuft-documentation-requirements.pdf>

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

- a) Heat Treatment (Hitzebehandlung)
- b) Sulfuryl Fluoride Fumigation (Begasung mit Sulfurylfluorid) at a temperature of 10°C or above.

Europäische Behandlungsfirmen müssen durch die australischen Behörden zugelassen sein:

Eine Behandlung der Güter durch Begasung oder Hitzebehandlung darf nur von Firmen durchgeführt werden, die zuvor vom australischen Department of Agriculture zugelassen worden sind. Alle für die Saison 2020/21 „**Approved offshore BMSB treatment providers**“ werden bzw. sind veröffentlicht unter dem Link:

<https://www.agriculture.gov.au/import/before/brown-marmorated-stink-bugs/offshore-bmsb-treatment-providers-scheme/approved-list>

Einige der zugelassenen „offshore bmsb treatment providers“ in Deutschland bzw. Europa können allerdings keine Container oder Fahrzeuge, sondern nur einzelne kleinere Kisten in ihren Räumlichkeiten behandeln. Zudem muss während der gesamten Begasung eine Umgebungstemperatur im Container von mindestens plus 10 Grad Celsius vorhanden sein. Dies kann in den europäischen Wintermonaten dazu führen, dass einige Firmen keine Begasung durchführen können.

Wichtige Verpackungsvorschriften für eine zugelassene Begasung der Ware:

<https://www.agriculture.gov.au/sites/default/files/sitecollectiondocuments/biosecurity/import/general-info/qftp/sf-fumigation-methodology.pdf>

“Where penetration into the target of the fumigation is required, impervious wrappings must be removed, opened or slashed prior to fumigation in such a way to allow sulfuryl fluoride to come into contact with and, if needed, penetrate into the target of the fumigation.”

Die Ware selbst und auch der Container müssen somit begasungsfähig sein. Packstücke und Paletten dürfen bei der Begasung nicht mit Folie oder ähnlichem Material verschweißt, umwickelt oder abgedeckt werden. Die Folie müsste ansonsten vor der Begasung entfernt, geöffnet oder eingerissen werden. Die Kosten und Risiken für eine solche Vorbehandlung gehen zu Lasten der Ware. Beim Versand von Paletten in Seecontainern sollte daher besser ein Wickelnetz benutzt werden.

Bei FCL Containern muss sichergestellt sein, dass im beladenen Container ausreichend Platz vorhanden ist, damit sich das Gas bzw. die Wärme im Container entfalten kann und zudem Konzentration-Mess-Schläuche an verschiedenen Stellen im Container platziert werden können.

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

1.) Sowohl in Deutschland (Europa) als auch in Australien sind die Kapazitäten für die Behandlung der Waren sehr begrenzt, zumal in der Saison 2020 / 2021 derzeit 36 Länder statt wie bisher 33 Länder zu den „Target-risk-countries“ zählen.

Wir gehen davon aus, dass zumindest für die Behandlung von LCL-Sendungen im Sammelcontainer Kapazitäten in den europäischen Seehäfen vorhanden sein werden. Für FCL Container-Verladungen werden die Kapazitäten für eine zugelassene BMSB-Behandlung je nach Ladungsaufkommen jedoch nicht immer ausreichen. Zudem kann es sein, dass in den Wintermonaten die für eine Hitzebehandlung vorgeschriebene Umgebungstemperatur von plus 10 Grad Celsius im Container auch mit Hilfe von Heizlüftern nicht garantiert werden kann.

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 FCL-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 kann aufgrund der Kapazitätsengpässe für die BMSB-Behandlung 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.