

Billhorner Kanalstraße 69
 20539 Hamburg

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

NAVIS AG · Postfach 10 48 48 · 20033 Hamburg

 Hamburg · Bremen · Hannover · Freiberg
 Antwerpen · Barcelona

Kontakt: Heino Beimgraben

Hamburg, 06.08.2024

**Wichtige Informationen für Exporteure
zu Verladungen per Seefracht oder Luftfracht
nach Neuseeland!**

Saisonale Behandlungspflicht gegen die Marmorierte Baumwanze („Brown marmorated stink bug requirements = BMSB Measures“) für bestimmte Warenarten bei Verladung per Seefracht und Luftfracht nach Neuseeland vom 01.09.2024 bis 30.04.2025

Sehr geehrte Damen und Herren,

das neuseeländische Ministry for Primary Industries (MPI) hat wieder eine zeitlich begrenzte **Behandlungspflicht für bestimmte Warenarten** festgelegt, die per **Seefracht und Luftfracht** aus bestimmten Risikoländern **nach Neuseeland** verladen werden. Zwischen dem **1. September 2024 (Verschiffungsdatum)** und dem **30. April 2025 (Ankunftsdatum in Neuseeland)** müssen Güter dieser Warengruppen begast oder hitzebehandelt werden, um die Einfuhr der für das neuseeländische 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 neuseeländischen Behörden die Behandlung oder Vernichtung der Ware vor Ort in Neuseeland oder die Rückverschiffung jeweils auf Kosten der Ware anordnen. **Verbindliche Informationen** zum Thema „Brown marmorated stink bug requirements“ erhalten Sie auf der Internetseite des Ministry for Primary Industries (MPI):

<https://www.mpi.govt.nz/import/vehicles-machinery-parts/requirement-documents-for-importing-vehicles-machinery-or-parts/brown-marmorated-stink-bug-requirements-for-importers/>

Wichtige Eckpunkte dieser neuseeländ. Importvorschriften haben wir im Folgenden zusammengefasst:

1.) Auch Deutschland zählt zu den 38 Risiko-Herkunftsländern („BMSB-risk countries“):

| | | | | |
|---|---------|-------------|------------|----------------|
| Germany | Belgium | Netherlands | Luxembourg | Austria |
| Switzerland | France | Spain | Italy | Czech Republic |
| Slovakia | Croatia | Slovenia | Hungary | Greece |
| plus weitere 23 Risiko-Herkunftsländer („Schedule 3 BMSB-risk countries“) | | | | |

2.) Folgende Waren in Neuseeland zählen derzeit zu den „Target BMSB-risk goods“:

| | | | | |
|---------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------|---|
| New and used vehicles | New and used machinery | New and used Parts or equipment | New and used tyres | Wires cables and ropes attached to vehi. |
|---------------------------------|----------------------------------|---|------------------------------|---|

“The definition of **vehicles, machinery and parts** is broad – check which goods are included for BMSB requirements in the IHS by using the specific definitions provided.”

Übersee-Container aus **Italien** müssen grundsätzlich BMSB behandelt werden - unabhängig von der Warenart.

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/agn 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.

3.) Import Health Standard: Vehicles, Machinery and Parts (IHS Version 11.August 2021):

Check if your **vehicles, machinery, or parts** require BMSB management:

If you are importing vehicles, machinery and parts to New Zealand, check the import health standard to find out if there are BMSB requirements to meet. The requirements are found under the relevant commodity sections.

<https://www.mpi.govt.nz/dmsdocument/30224-Vehicles-Machinery-and-Parts-Import-Health-Standard>

4.) Alle „Target BMSB- risk goods“ müssen je nach Verladeart behandelt werden:

4.1.) LCL-Sendungen im Sammelcontainer; FCL 20' Stand./ 40' Stand./ 40' HC Container (IHS 9.1.2):

Für **LCL-Sendungen**, die im Sammelcontainer nach Neuseeland verladen werden, sowie für "fully enclosed FAK- or **FCL- Container**" gilt: „For all vehicle's machinery, parts and new tyres that are treated for BMSB in a country listed under Schedule 3 BMSB management, before being loaded into a fully enclosed FCL or FAK container, the following must occur: a) be treated then segregated from untreated risk goods or other sources of possible BMSB contamination; b) be loaded into the container and the container doors closed within 120 hours; and c) the container must not be reopened before export unless, for FAK containers where it is necessary to load other goods into the FAK container before reclosing immediately.”

4.2.) Verladungen per Open Top Container, Flat Rack Container oder Break Bulk (IHS 9.1.1):

Diese Verladungen müssen vor der Verschiffung in Deutschland bzw. Europa behandelt werden: "All vehicles machinery, parts and new tyres that have been treated for BMSB in a country listed under Schedule 3 BMSB management, and are exported as a break-bulk consignment or in a non-fully enclosed container must: a) be exported to New Zealand or moved to a non-Schedule 3 country within 120 hours of treatment; and b) be segregated from untreated risk goods or other sources of possible BMSB contamination.”

Please see further details under:

<https://www.mpi.govt.nz/dmsdocument/30224-Vehicles-Machinery-and-Parts-Import-Health-Standard>

5.) Exemption for new machinery, new tyres, new parts for a vehicle or machine

(siehe Import Health Standard (IHS) unter: 5.3.1, 6.3.1, 7.2.1):

New parts for above commodities to which Schedule 3 BMSB management applies are **not required** to meet either Option A or Option B if:

- a) new parts are **not exported from Italy**; and
- b) new parts are **stored indoors** after manufacture until being loaded in a **fully enclosed FAK or FCL container**; or
- c) new parts have only been exposed to a necessary period of outdoor storage for movement or loading purposes, not exceeding 4 hours at one time before being loaded in a fully enclosed FAK or FCL container; and
- d) a **manufacturer's declaration** is completed and submitted to MPI, declaring the matters in a) to c) apply, prior to the arrival of the new parts in New Zealand

6.) BMSB measures for target BMSB-risk goods:

You (Importer) must provide documentation to MPI showing your goods meet the requirements of the IHS for Vehicles, Machinery and Parts or Equipment.

<https://www.mpi.govt.nz/import/vehicles-machinery-parts/ihs-requirements-tool-for-vehicles-machinery-and-parts/>

7.) Folgende Behandlungsmethoden sind in Neuseeland und der EU zugelassen:

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

8.) Behandlungsfirmen müssen durch die neuseeländ. Behörden zugelassen sein:

Eine Behandlung der Güter durch Begasung oder Hitzebehandlung darf nur von Firmen durchgeführt werden, die zuvor vom neuseeländischen Ministry for Primary Industries (MPI) zugelassen worden sind. Alle in der BMSB-Saison 2023/2024 zugelassenen Behandlungsfirmen müssen die Zulassung für die Saison 2024/2025 neu beantragen. „**Offshore treatment provider**“ werden auf der australischen Website veröffentlicht: [Offshore Treatment Providers - DAFF \(agriculture.gov.au\)](https://www.daff.gov.au/offshore-treatment-providers). 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.

9.) Konsequenzen der BMSB-Vorschriften für Export-See Verladungen nach Neuseeland:

9.1.) Sowohl in Deutschland (Europa) als auch in Neuseeland sind die gegenwärtigen Kapazitäten für die Behandlung der Waren geringer als die prognostizierten Transportmengen nach Neuseeland - zumal diese Behandlungskapazitäten in Deutschland unter anderem auch für Verladungen nach Australien in Anspruch genommen werden.

9.2.) Der gewohnte reibungslose Transportablauf betroffener Güter ab Werk zum Seehafen und die Verladung auf das Seeschiff nach Neuseeland 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.

9.3.) Zu den bisherigen in aller Regel im Vorwege feststehenden Transportkosten ab Werk bis FOB Verschiffungshafen bzw. bis CFR neuseeländischem Bestimmungshafen kommen aufgrund der BMSB-Vorschriften Kosten für die Behandlung der Ware hinzu. Diese Kosten beinhalten: Behandlung der LCL-Sendung bzw. des FCL-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.

10.) Was ist für Exporteure zu tun?

10.1.) Prüfen Sie genau, ob Ihre Ware zu den „**Target risk goods**“ zählen. Wenn ja, informieren Sie Ihren Kunden in Neuseeland umgehend über die „Brown marmorated stink bug requirements“ und über die daraus resultierenden möglichen Verzögerungen in der Lieferung sowie den möglichen erhöhten Kosten aufgrund der vorgeschriebenen „BMSB measures“.

10.2.) Sofern Ihre Ware zu den „**Excluded goods for BMSB-Treatment**“ zählt, fordern Sie von Ihrem Kunden in Neuseeland eine exakte Information ab, durch welche Art der Dokumentation Sie den Nachweis für den „Excluded goods for BMSB-Treatment – Status“ erbringen müssen.

10.3.) Veranlassen Sie eine Verladung nach Neuseeland nur dann, sofern Sie sicher sind, dass die **neuseeländischen BMSB-Vorschriften** für Ihre Sendung eingehalten werden können.

10.4.) Bleiben Sie mit Ihrem **Ansprechpartner bei der NAVIS** in engem Kontakt, um zu klären, ob und wann für Ihre Sendung mit „Target risk goods“ eine BMSB-Behandlung vor der Verschiffung möglich ist.