

GEFAHRGUTTRANSPORT IN UNGARN

Die geographische Lage Ungarns ist im Rahmen des Gefahrguttransports sehr vorteilhaft. Hierbei spielt Ungarn insbesondere bei den in die östlichen und südlichen Staaten Europas gerichteten bzw. in diese Richtung laufenden Transporte eine große Rolle. Demzufolge ist der Anteil der Transittransporte – im Vergleich zu den örtlichen Transporten – erheblich. Aus diesem Grund ist eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur von erheblicher Bedeutung.

Hauptsächlich findet die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße statt, wobei die Beförderung auf unserem Eisenbahnnetz jedoch stetig wächst. Zu guter Letzt, aber ebenfalls in zunehmendem Maße, kommt die Beförderung gefährlicher Güter in den schiffbaren Gewässern und im Luftverkehr vor.

Die einschlägigen internationalen Regelungen bzw. diejenige der Europäischen Union wurden in die ungarische Rechtsordnung implementiert. So wird auch in Ungarn sichergestellt, dass gefährliche Güter ausschließlich entsprechend der Maßgaben der internationalen Rechtsvorschriften behandelt, gelagert und befördert werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Teilnehmer des Straßen- und Bahnverkehrs bzw. allgemein die Verkehrsumgebung und die Umwelt nicht durch Gefahrgüter gefährdet werden.

Die Beförderung gefährlicher Güter auf dem Straßenverkehr nicht unerheblich. Jährlich werden 34 Tonnern gefährliche Güter pro Kilometer auf dem transeuropäischem Straßennetzwerk Ungarns transportiert. Logistische Warenhäuser gibt es hier 14.

Ungarn hat das Europäische Übereinkommen über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR, von *Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*) in 1979 ratifiziert. Diese Norm wurde mit der *Verordnung mit Gesetzeskraft Nr. 19 im Jahre 1979* verkündet, und 2007 durch Gesetz zur Beförderung der gefährlichen Güter bekräftigt.

Im Jahre 2016 wurden in Ungarn gesondert die Beförderungsverträge durch Verordnung reguliert. Die Verordnung ist an die Absender, Spediteure und Adressaten der Güter gerichtet, aber beinhaltet auch Maßnahmen bezüglich der die Be- und Entladung ausführenden Gesellschaften.

Um ehrlich zu sein sieht diese Norm nicht sehr viele Neuerungen im Vergleich zu den geltenden Vorschriften der ADR vor. Allerdings werden allgemein Regelungen zu den Informationen getroffen, die vom Absender an den Spediteur mitgeteilt werden müssen. Diese sind unabdingbar, damit der Transport der gefährlichen Güter, der ein spezielles Risiko birgt, sicher und nicht zuletzt ohne Geldbuße vorgenommen werden kann.

Demzufolge ist der Absender verpflichtet, sollte er gefährliche Güter dem Spediteur übergeben, dem Lieferanten (oder Spediteur) die genaue Natur der Gefahr mitzuteilen

und diesen gegebenenfalls über die erforderlichen Schutzmaßnahmen in Kenntnis zu setzen. Sollten diese Informationen bzw. Mitteilungen im Frachtbrief nicht beinhaltet sein, kehrt sich die Beweislast um. Der Absender und/oder Adressat muss also beweisen, dass der Spediteur von der Natur der Gefahr wusste.

Dieses Erfordernis steht im Einklang mit der Erwartung, die das ADR gegenüber Absendern stellt, nämlich dass der Lieferant nachweisbar über grundlegende Informationen bezüglich der zu transportierenden Ware in Kenntnis gesetzt wird – und welche Informationen vom Lieferanten übernommen werden müssen. Darüber hinaus müssen die einschlägigen Unterlagen gemäß dem ADR mindestens 3 Monate lang aufbewahrt werden, was die ungarische Verordnung hingegen nicht vorsieht.

Die Verordnung geht nicht detailliert darauf ein, welche Angaben genau mitgeteilt werden müssen. Dennoch müssen Unternehmen, die sich mit der Absendung gefährlicher Güter befassen, die Natur einschlägiger Informationen kennen. Dies betrifft z.B. UN Kennzeichen nach ADR, die Bezeichnung nach Haupt- und Nebengefahr, Verpackungsgruppen, Tunnelbeschränkungscode usw.

Diese Informationen sind gerade für diejenigen Unternehmen von Bedeutung, die keine Förderungsberatung in Anspruch nehmen bzw. sich hinsichtlich ihrer Befreiung z.B. bezüglich des Gewichts über ihre Mitteilungspflicht nicht im Klaren sind. Wie erwähnt, kann der Absender nur anderweitig nachweisen, dass er seiner Pflicht genüge getan hat, wenn die erforderlichen Informationen nicht im Fr