

(2) Eine Änderung des Zeitpunktes gemäß Abs. 1 ist nur einmal und vor Ablauf des bestätigten Zeitpunktes zulässig, ohne daß eine Vertragsstrafe erhoben wird.

(3) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht bei der Bereitstellung von Schubprahnen.

§20

Bereitstellungshindernis

Hat der Transportkunde einen ungeeigneten oder einen unsicheren Ladeplatz benannt, kann die Binnenreederei das Schiff an einen anderen Ladeplatz oder an einer anderen Ladestelle bereitstellen. Daraus entstehende Auslagen und Aufwendungen (z. B. Bugsierentgelt) sowie Schiffsliegengelde für Wartezeit hat der Transportkunde zu zahlen.

§21

Beginn der Ladefristen

(1) Ist das Schiff avisiert, beginnt die Ladefrist

a) bei der Beladung

1. mit der Benachrichtigung über die Bereitstellung des Schiffes,
2. um 6.00 Uhr des in der Bestellung angegebenen Tages, wenn das Schiff am vorhergehenden Tag bereitgestellt wurde,

b) bei der Entladung mit der Benachrichtigung über die Bereitstellung des Schiffes.

(2) Die Ladefrist beginnt bei

- a) nicht erfolgter Avisierung für die Beladung und für die Entladung im Kurzstreckenverkehr nach einer Vorbereitungszeit von 6 Stunden, in allen anderen Fällen von 10 Stunden nach der Bereitstellung des Schiffes,
- b) nicht fristgerechter Avisierung nach Ablauf der Avisierungsfristen.

(3) Nimmt der Transportkunde oder Umschlagbetrieb das Avis bzw. die Benachrichtigung über die Bereitstellung nicht an oder wird der avisierte Zeitpunkt der Bereitstellung überschritten, beginnt die Ladefrist mit der Bereitstellung des Schiffes.

§22

Aufteilung von Ladefristen

(1) Beim Wechsel der Ladeart wird die Ladefrist anteilmäßig angerechnet.

(2) Bei Teilladungen ist die Ladefrist der einzelnen Ladungsanteile nach ihrem Verhältnis zur Gesamtladung aufzuschlüsseln.

(3) Ist eine Ladung durch Leichterung eines Schiffes in mehrere Teilmengen aufgeteilt und werden die Schiffe mit den Teilmengen gleichzeitig bereitgestellt, errechnet sich die Gesamtladefrist durch Addition der einzelnen Ladefristen.

§23

Ruhen der Ladefristen

(1) Die Ladefristen ruhen, wenn

- a) die Be- oder Entladung durch Stromabschaltungen oder -Unterbrechungen ausgeschlossen und hierfür der Be- oder Entlader nicht verantwortlich ist,
- b) bei nässeempfindlichem Gut auf Grund der Witterung die Laderäume geschlossen werden müssen,
- c) bei stäubenden Gütern in loser Schüttung, die Be- oder Entladung infolge der Windstärke aus Gründen des Arbeitsschutzes oder volkswirtschaftlich nicht vertretbar ist,
- d) durch andere Naturereignisse ein nicht abwendbares Ladehindernis entsteht,
- e) durch zollamtliche oder sonstige staatliche Maßnahmen, für die der Transportkunde nicht verantwortlich ist, Wartezeit entsteht,

f) eine berechtigte Aufnahme eines Tatbestandes erforderlich ist.

(2) Für die Zeit des Ruhens der Ladefrist wird kein Zuschlag zum Schiffsliegengelde berechnet.

§24

Einhaltung der Ladefristen

(1) Die Ladefrist ist eingehalten, wenn die Be- oder Entladung des Schiffes bis zu ihrem Ablauf beendet ist und das vorschriftsmäßig ausgefüllte Frachtdokument mit Beilagen dem Schiffsführer oder Beauftragten der Binnenreederei übergeben wurde.

(2) Die Beladung gilt als beendet, wenn das Schiff vorschriftsmäßig beladen ist, Ladungsrückstände von Deck und Gangbord sowie angesammelte Wasserrückstände aus wasserhaltigen Gütern beseitigt sind und das Schiff zur Ermittlung des Tiefganges und der Ladungsmasse gepegelt ist.

(3) Die Entladung gilt als beendet, wenn nach der vollständigen Entladung der Güter die Besenreinheit des Schiffes hergestellt ist.

(4) Der Transportkunde hat der Binnenreederei die voraussichtliche Beendigung der Be- oder Entladung 2 Stunden vorher mitzuteilen. Ist vorauszusehen, daß die Ladefrist nicht eingehalten werden kann, hat er die Binnenreederei hiervon unter Angabe der Gründe unverzüglich zu informieren.

§25

Überschreitung der Ladefristen

(1) Der Transportkunde hat bei Überschreitung der Ladefrist Schiffsliegengelde und Zuschlag zum Schiffsliegengelde zu zahlen, sofern er nicht nachweist, daß die Überschreitung der Ladefrist durch die Binnenreederei verursacht wurde.

(2) Die Binnenreederei hat bei Überschreitung der Ladefrist durch den Transportkunden von diesem eine Erklärung darüber zu verlangen, ob die Beladung noch begonnen oder fortgesetzt wird oder das Schiff mit anderen geeigneten Gütern ausgelastet werden kann.

(3) Die Binnenreederei kann in Abstimmung mit dem zuständigen Kreis-/Stadttransportausschuß die Entladung zu Lasten des Transportkunden — sofern erforderlich auch an einem anderen geeigneten Ladeplatz — vornehmen lassen, wenn der Transportkunde die Entladung ablehnt oder die Ladefrist erheblich überschreitet. Der Transportkunde ist über die beabsichtigten Maßnahmen zu informieren.

§26

Geballter Zulauf

(1) Werden von einem Absender an verschiedenen Tagen abgefertigte Schiffe oder von verschiedenen Absendern abgefertigte Schiffe dem Empfänger gleichzeitig zugeführt und lassen die vorhandenen Umschlaganlagen nachweisbar eine gleichzeitige fristgemäße Entladung nicht zu, sind von der Binnenreederei entsprechende Zuschlagfristen zur Ladefrist zu gewähren. Die Berechnung des Schiffsliegeldes bleibt hiervon unberührt.

(2) Für die Errechnung der Zuschlagfristen ist die maximale stündliche Kapazität der Umschlaganlagen zugrunde zu legen.

(3) Haben es die Transportkunden unterlassen, durch geeignete Maßnahmen gemäß § 5 GTVO die gebaute Zuführung zu verhindern, entfällt die Gewährung von Zuschlagfristen.

§27

Ladefristberechnung bei Stellzeiten

(1) Bei der Bereitstellung von Schubprahnen nach Stellzeiten gelten die Ladefristen als gewahrt, wenn die nach ihrem Ablauf nächstfolgende Stellzeit eingehalten wird. Werden die Schubprahme bis zu dieser Stellzeit nicht zu-