

# Schleppvertrag

Der Schleppvertrag kann eine besondere Art des Frachtvertrages (BGH NJW 1956, 1065, 1066 (angenommen bei manövrierunfähigem Schiff)) sein. Das dem Schiffer anvertraute Gut wird zum Schleppen hinter den Schleppkahn angehängen. Das Gut befindet sich nicht an oder unter Deck des Schiffes. Es schwimmt vielmehr selbstständig hinter dem Schleppkahn her. Der Führer des schleppenden Schiffes haftet für die Sicherheit der Befestigung und den angemessenen Abstand zwischen Schleppkahn und schwimmenden Gut. Er hat bei der Verlangsamung der Fahrt darauf zu achten, dass es zu keinen Auffahrunfällen bzw. Kollisionen kommt.

Lässt sich ein unter selbstständiger Leitung stehendes Schiff von einem Anderen schleppen, so liegt ein Werkvertrag vor. Die versprochene Schleppleistung stellt einen herbeizuführenden Erfolg dar. In diesem Fall ist nicht von einem Frachtvertrag, sondern von einem Werkvertrag auszugehen.

Ist das Schleppen als Werkvertrag (BGHZ 27, 236, 238 = NJW 1958, 1629) zu charakterisieren, so hat sich bei einer Beschädigung des geschleppten Schiffes die Leitung des Schleppers, als die bewegende Kraft, zu exkulpieren (enthaften). Dies kann es durch den Nachweis eines eigenen Verschuldens des geschleppten Schiffes bewerkstelligen.

Dritten gegenüber gilt ein [Schleppzug](#) als nautische Einheit. Im Schadensfall haften die Teilnehmer des Schleppzuges als Gesamtschuldner. Das beschädigte dritte Schiff kann nicht allein auf die Haftung des Schleppers - als der bewegenden Kraft - verwiesen werden. Auch das geschleppte Schiff selbst haftet mit, weil auf ihm die Leitung des gesamten Unternehmens liegt. Das gilt selbst dann, wenn das Verschulden ausschließlich der, auf dem Schlepper befindlichen Besatzung zufallen sollte. Die Teilnehmer eines Schleppzuges haben dann Regressansprüche gegeneinander.